[Bereitgestellt: 22.01.2026 15:05]

BVwG
Bundesverwaltungsgericht
Republik Österreich

Sitz Wien
Erdbergstraße 192-196, 1030 Wien
Tel: +43 1 601 49 - 0
Fax: +43 1 711 23 - 889 15 41
www.bvwg.gv.at

Geschäftszahl (GZ):

W270 2255812-1/442E

W270 2265873-1/328E

(bitte bei allen Eingaben anführen)

I M N A M E N D E R R E P U B L I K !

Das Bundesverwaltungsgericht hat durch den Richter Dr. Günther GRASSL als Vorsitzenden sowie die Richterinnen Dr. Gabriele FISCHER-SZILAGYI und Dr. Anna WALBERT-SATEK als Beisitzerinnen über

A. die zur Aktenzahl W270 2255812-1 protokollierten Beschwerden 1. des Paul PRIMOSCH (im Folgenden: **bP1**) (diese Beschwerde im Folgenden auch: **Beschwerde 1**), 2. der Dipl.-Ing. Brigitte MANG (im Folgenden: **bP2**) und 3. der Dipl.-Ing. Johanna MANG (im Folgenden: **bP3**) (die in einem Schriftsatz ausgeführte Beschwerde der bP2 und der bP3 im Folgenden auch: **Beschwerde 2**), wobei die bP2 und die bP3 durch die Höhne, In der Maur & Partner Rechtsanwälte GmbH & Co KG in Wien, vertreten wurden, 4. der Bürgerinitiative „verbindungsbahnbesser.at“ (im Folgenden: **bP4**) (diese Beschwerde der bP4 im Folgenden auch: **Beschwerde 3**), vertreten durch die Haslinger / Nagele Rechtsanwälte GmbH in Wien, 5. des Thomas SCHUHBÖCK (im Folgenden: **bP5**) (diese Beschwerde im Folgenden auch: **Beschwerde 4**), 6. der Bürgerinitiative „Lebenswertes Unter St. Veit, Hietzing“ (im Folgenden: **bP6**) (im Folgenden auch: **Beschwerde 5**), vertreten durch Matthias SCHÖNAUER, 7. der HOFER Kommanditgesellschaft (im Folgenden: **bP7**) (diese Beschwerde im Folgenden auch: **Beschwerde 6**), vertreten durch die Onz & Partner Rechtsanwälte GmbH in Wien, 8. der Bürgerinitiative „Attraktivierung der Verbindungsbahn, ohne Hochtrasse und Querungsverlust (MIV)“ (im Folgenden: **bP8**) (diese Beschwerde der bP8 im Folgenden auch: **Beschwerde 7**), vertreten durch Dr. Stephan Messner, Rechtsanwalt in Wien, 9. des Dr. Harald WEISER (im Folgenden: **bP9**) (diese Beschwerde im Folgenden auch: **Beschwerde 8**), vertreten durch Onz & Partner Rechtsanwälte GmbH in Wien, 10. des Vereins Alliance for Nature (Allianz für Natur) (im Folgenden: **bP10**) (diese Beschwerde der bP10 im Folgenden auch: **Beschwerde 9**), 11. der Mag. Eva Maria KASPAROVSKY (im Folgenden: **bP11**), sowie 12. des Dr. Heinz KASPAROVSKY (im Folgenden: **bP12**) (diese Beschwerde der bP11 und der bP12 im Folgenden auch: **Beschwerde 10**), gegen den Bescheid der Bundesministerin Für Klimaschutz, Umwelt, Energie,

Mobilität, Innovation und Technologie (nunmehr: Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur) (im Folgenden: **belangte Behörde 1**) vom 25.03.2022, Zl. 2021-0.743.473 (diese Entscheidung im Folgenden auch: **Bescheid 1**), betreffend die Genehmigung eines insb. im Bau einer Eisenbahn bestehenden Vorhabens gemäß §§ 23b, 24 und 24f Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (im Folgenden: **UVP-G 2000**), und

B. die zur Aktenzahl W270 2265873-1 protokollierten Beschwerden 1. der bP4 (diese Beschwerde im Folgenden auch: **Beschwerde 11**), und 2. der bP8 (diese Beschwerde im Folgenden auch: **Beschwerde 12**), wobei diese beiden Parteien vertreten sind wie oben zu den Beschwerden 3 und 7 ausgewiesen, sowie 3. der zunächst (bis zur Ordnungszl. 38 der Akten des Bundesverwaltungsgerichts) zur Aktenzahl W270 2268719-1 und sodann auch zur Aktenzahl W270 2265873-1 protokollierten Beschwerde der bP10 (diese Beschwerde im Folgenden auch: **Beschwerde 13**), gegen den Bescheid der Wiener Landesregierung (im Folgenden: **belangte Behörde 2**) vom 08.11.2022, Zl. M22-1538382/2021 (diese Entscheidung im Folgenden auch: **Bescheid 2**), betreffend die Genehmigung eines insb. im Bau einer Eisenbahn bestehenden Vorhabens gemäß § 24f Abs. 6 iVm Abs. 5 iVm § 24 Abs. 3 UVP-G 2000,

nach Verbindung der unter A. und B. genannten Beschwerden zur gemeinsamen Verhandlung und Entscheidung,

unter Beziehung 1. der ÖBB Infrastruktur Aktiengesellschaft als projektwerbende Partei (im Folgenden auch: **PW**), 2. der Bundesministerin für Arbeit, Soziales, Gesundheit Pflege und Konsumentenschutz (vormals des Bundesministers für Arbeit und Wirtschaft) als zuständiges Arbeitsinspektorat (Verkehrsarbeitsinspektorat) (im Folgenden auch: **VAI**) und 3. der Wirtschaftskammer Wien als Standortanwalt (im Folgenden auch: **Standortanwältin**) als sonstige Parteien,

nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung am 14. und 15.02.2024, 12.06.2024, 02., 09. und 10.07.2024, 02., 22. und 23.10.2024, vom 22.01. bis 29.01.2025, und am 05.06.2025,

I. zu Recht erkannt:

A)

Den oben unter A. und B. genannten Beschwerden wird teilweise Folge gegeben und

1. der Bescheid 1 wie nachstehend angeordnet abgeändert:

1.1. a) Der Punkt I.1.1 hat zu lauten:

I.1.1 Der ÖBB-Infrastruktur AG, Praterstern 3, 1020 Wien, wird nach Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens für das Vorhaben „ÖBB-Strecken - 12201 (Wien Hütteldorf – Wien Praterstern) km 0,77 bis 5,30; - 12101 (Wien Penzing – Abzweigung Hütteldorf 1) km 1,00 bis km 1,72; - 10615 (Wien Maxing – Wien Matzleinsdorf-Altmannsdorf) km 4,53 – km 5,54; „Attraktivierung der Verbindungsbahn““ gemäß dem dritten Abschnitt des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000) nach Maßgabe der unter Spruchpunkt II. angeführten Projektbestandteile (Vorhabensbestandteile), der im Spruchpunkt IV. angeführten Nebenbestimmungen (Auflagen, Bedingungen und Befristungen - „Vorschreibungen“) bei Anwendung der unter Spruchpunkt VII. angeführten Gesetzesbestimmungen die Genehmigung erteilt.“

b) Der Punkt I.5.3 hat zu lauten:

„**I.5.3** Die Bewilligung zur Veränderung erlischt, wenn von ihr nicht innerhalb von drei Jahren ab Rechtskraft tatsächlich Gebrauch gemacht wird.“

1.2. Spruchabschnitt II.1. hat zu lauten:

„**II.1.** Das Projekt ergibt sich aus den nachfolgenden Unterlagen:

ÖBB-Strecken

- 12201 (Wien Hütteldorf – Wien Praterstern); km 0,77 bis 5,30;

- 12101 (Wien Penzing – Abzweigung Hütteldorf 1); km 1,00 bis km 1,72;

- 10615 (Wien Maxing – Wien Matzleinsdorf-Altmannsdorf); km 4,53 – km 5,54;

"Attraktivierung der Verbindungsbahn"

UVP-Projekt

UVP-, Trassen- und sonstige materiellrechtliche Genehmigungsunterlagen – EisbG, HlG und WRG, die, mit Ausnahme jedoch des darin genannten Dokuments ON 411.2.1 (Plannummer: BAL302-UV-VBBSP-00-4107 bzw. Bezeichnung als „Technischer Bericht Streckenplanung - prov. Überleitstelle“), in den mit digitalen und sich auf das Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichts vom 22.01.2026, Zl. W270 2255812-1/442E ua., beziehenden Stempeln versehenen Dokumenten „Einlagenverzeichnis“ bzw. „Inhaltsverzeichnis“ vom Mai 2025, Ordnungsnummer (im Folgenden: **ON**) 101-9.AE, Plannummer BAL302-UV-VBBAL-00-1010-F07, sowie ON 410.1-9.AE, Plannummer BAL302-UV-VBBAL-00-4011-F09, genannt sind,

wobei, sollten die Unterlagen gegenüber der ursprünglichen Einreichung modifiziert (ausgetauscht) worden sein, das jeweils in der am weitesten rechts stehenden Spalte „Verbesserung“ genannte Dokument beachtlich ist.“

1.3. Unter Spruchabschnitt I.3 („Mitanwendung des Eisenbahngesetzes 1957“) hat der Pkt. I.3.3 zu lauten:

„**I.3.3** Die der Genehmigung zugrundeliegenden eisenbahnrechtlichen Unterlagen ergeben sich insbesondere aus dem Bauentwurf iS des § 31b EisbG idgF, gemäß dem oben unter II.1. genannten Dokument „Inhaltsverzeichnis“, ON 410.1-9.AE, Plannummer: BAL302-UV-VBBAL-00-4011-F09, wobei das Dokument ON 411.2.1 [Plannummer: BAL302-UV-VBBSP-00-4107 bzw. Bezeichnung als „Technischer Bericht Streckenplanung - prov. Überleitstelle“] ausgenommen bleibt.“

1.4. Spruchabschnitt IV. („Nebenbestimmungen“) wird wie folgt abgeändert:

1.4.1. Der Abschnitt IV.1.2. („Humanmedizin (HU)“) wird gestrichen.

1.4.2. Der Abschnitt IV.1.3 („Lärm und Erschütterungen (LA)“) hat zu lauten:

„**IV.1.3.1** Die Projektwerberin hat einen auf den Fachbereich Geodynamik spezialisierten Ziviltechniker als gesonderte, unabhängige Bauaufsicht für das Fachgebiet Lärm und Erschütterungen („BA-LA/ER“) zu bestellen.

IV.1.3.2. Für die Dauer der Bauzeit ist eine mit ausreichenden Befugnissen für den Bauablauf ausgestattete Ansprechperson (Bau-Ombudsperson) einzurichten.

Diese hat mögliche Beschwerden der Nachbarschaft entgegenzunehmen, den Beschwerdeursachen nachzugehen und gegebenenfalls umgehend Abhilfemaßnahmen (wie Kontrollmessungen zur Beweissicherung und mögliche Konsequenzen) einzuleiten und die BA-LA/ER ebenfalls über die Beschwerden zu informieren.

Diese Kontaktperson ist den betroffenen Nachbarn als Ansprechpartner namentlich zu nennen und die Erreichbarkeit (Telefonnummer, E-Mail) bekannt zu geben. Im Falle unvermeidlicher zwingend erforderlicher Nachtarbeiten hat diese auch nachts erreichbar zu sein und erforderlichenfalls Abhilfe zu schaffen.

IV.1.3.3 Zusätzlich zu den in der Umweltverträglichkeitserklärung (ON 201; BAL302-UV-VBBAL-00-2010 F01 vom Jänner 2021) definierten Maßnahmen SCH-BA-01 (Abwicklung des Bauverkehrs auf kurzen Wegen zum höherrangigen Straßennetz, bestmögliche Vermeidung

von Fahrtrouten durch untergeordnete Siedlungsstraßen) und SCH-BA-02 (Bemessung der Baudauer, sodass Arbeiten außerhalb der Regelarbeitszeit nur in Ausnahmefällen erforderlich sind. Die Regelarbeitszeiten sind grundsätzlich von Montag bis Freitag von 06:00 Uhr bis 19:00 Uhr.) ist folgende Maßnahme umzusetzen:

Vor Beginn der Bauarbeiten ist ein Abgleich der schalltechnischen Untersuchung der baubedingten Lärmimmission auf Basis des letztgültigen Bauablaufs und des resultierenden Bauverkehrs zu erstellen. Sofern aus dieser Untersuchung weitere Überschreitungen der maßgeblichen Beurteilungskriterien an den betroffenen Anrainerobjekten resultieren, sind entsprechende Lärmschutzmaßnahmen vor Beginn der Bauarbeiten auszuarbeiten und umzusetzen. Änderungen des Bauablaufs sind dabei entsprechend zu berücksichtigen, insbesondere dann, wenn dadurch zusätzliche Anrainer betroffen sein könnten.

IV.1.3.4 Die eingesetzten Maschinen und Geräte müssen dem Stand der Technik entsprechen und mindestens den Anforderungen der Verordnung des Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit über Geräuschemissionen von zur Verwendung im Freien vorgesehenen Geräten und Maschinen (BGBl. II 2001 249. Verordnung) i.d.g.F. entsprechen. Alle Maschinen und Geräte sind wöchentlich durch die Bauaufsicht für das Fachgebiet Lärm und Erschütterungen auf ihren ordnungsgemäßen Zustand auf augenscheinliche Mängel zu überprüfen und die Ergebnisse der Überprüfungen alle 3 Monate in einem Bericht an die Behörde zu übermitteln. Maschinen oder Geräte mit Mängeln sind unverzüglich außer Betrieb zu nehmen und dürfen erst nach einer Instandsetzung und einer nachfolgenden Kontrolle wieder in Betrieb genommen werden.

IV.1.3.5 Vor Beginn der Bauarbeiten ist für folgende Objekte festzustellen, bei welchen Aufenthaltsraumfenstern auf Grund von Baulärm, projektbedingtem Straßenverkehrslärm oder Lärm der Betriebsphase Anspruch auf Schallschutzfenster bzw. Sanierung von Kastenfenstern, ggf. mit Schalldämmlüftern, besteht:

Plz.	Ort	Straße Nr.	Gebäude gem. Einlage 303-9
1120	Wien	Abermanngasse 8	519 + 520
1120	Wien	Atzgersdorfer Straße 1 Stg. 1 u. 2	452
1120	Wien	Atzgersdorfer Straße 1 Stg. 3	454
1120	Wien	Atzgersdorfer Straße 1 Stg. 4	455
1120	Wien	Atzgersdorfer Straße 1 Stg. 5	453
1120	Wien	Atzgersdorfer Straße 1 Stg. 6	451

1120	Wien	Atzgersdorfer Straße 1 Stg. 7	456
1120	Wien	Bethlengasse 12	590 + 591 + 593
1120	Wien	Bethlengasse 15	576
1120	Wien	Graf-Seilern-Gasse 3	737
1120	Wien	Hetzendorfer Straße 144	493
1120	Wien	Hetzendorfer Straße 146	495
1120	Wien	Hetzendorfer Straße 150	477
1120	Wien	Hetzendorfer Straße 153	468
1120	Wien	Hetzendorfer Straße 155	472
1120	Wien	Hetzendorfer Straße 157	462
1120	Wien	Hetzendorfer Straße 159	465
1120	Wien	Hetzendorfer Straße 161	463
1120	Wien	Kernstraße 1A	466
1120	Wien	KLG Fasangarten / 15	736
1120	Wien	KLG Fasangarten / 6	739
1120	Wien	Pronaygasse 5	488 + 490
1120	Wien	Rosenhügelstraße 12	524
1120	Wien	Schlöglgasse 65	533
1120	Wien	Schlöglgasse 71	530
1120	Wien	Werthenburggasse 3	461
1120	Wien	Werthenburggasse 3A	457
1130	Wien	Anton-Langer-Gasse 2 - 6	301 + 302 + 303
1130	Wien	Anton-Langer-Gasse 3	319
1130	Wien	Atzgersdorfer Straße 8	4185
1130	Wien	Auhofstraße 51	1162
1130	Wien	Auhofstraße 61	55
1130	Wien	Auhofstraße 78E-F	1171a
1130	Wien	Auhofstraße 80	1178
1130	Wien	Auhofstraße 84	31
1130	Wien	Beckgasse 45	1099 + 1107

1130	Wien	Beckgasse 47 / 1	1098
1130	Wien	Beckgasse 47 / 2	1100
1130	Wien	Beckgasse 52	1112
1130	Wien	Bossigasse 14	54
1130	Wien	Bossigasse 15	85
1130	Wien	Bossigasse 16	41
1130	Wien	Bossigasse 17	59
1130	Wien	Bossigasse 18	37
1130	Wien	Bossigasse 19	110
1130	Wien	Bossigasse 20 - 22 / 14	75
1130	Wien	Bossigasse 20 - 22 / 15	79
1130	Wien	Bossigasse 21	111
1130	Wien	Bossigasse 24	80
1130	Wien	Bossigasse 26	82
1130	Wien	Bossigasse 28	72
1130	Wien	Chrudnergasse 2	950
1130	Wien	Eduard-Jaeger-Gasse 3	324
1130	Wien	Eduard-Jaeger-Gasse 5	322
1130	Wien	Egon-Schiele-Gasse 1	290 + 291
1130	Wien	Egon-Schiele-Gasse 2	288
1130	Wien	Egon-Schiele-Gasse 3	292
1130	Wien	Egon-Schiele-Gasse 4	283a + 283b
1130	Wien	Egon-Schiele-Gasse 6	284a + 284b
1130	Wien	Egon-Schiele-Gasse 8	273 + 275
1130	Wien	Egon-Schiele-Gasse 87	280
1130	Wien	Fasangartengasse 38 / 4-7	895
1130	Wien	Fasangartengasse 40 Stg. 1 - 3	894b
1130	Wien	Fasangartengasse 40 Stg. 4 u. 5	894a
1130	Wien	Fasangartengasse 40 Stg. 6 u. 7	894
1130	Wien	Fasangartengasse 48	870

1130	Wien	Fasangartengasse 50	869
1130	Wien	Fasangartengasse 52	865
1130	Wien	Fasangartengasse 54	861
1130	Wien	Fasangartengasse 58	862
1130	Wien	Fasangartengasse 62	863
1130	Wien	Fasangartengasse 70	850
1130	Wien	Fasangartengasse 70A	853
1130	Wien	Fasangartengasse 70 B	848
1130	Wien	Fasangartengasse 70 C	844
1130	Wien	Fasangartengasse 70D	849
1130	Wien	Fasangartengasse 70E	846
1130	Wien	Fasangartengasse 72	842
1130	Wien	Fasangartengasse 74	837
1130	Wien	Fasangartengasse 76	840
1130	Wien	Fasangartengasse 78	841
1130	Wien	Fasangartengasse 86	835
1130	Wien	Fasangartengasse 88	834
1130	Wien	Fasangartengasse 92	825 + 826
1130	Wien	Fasangartengasse 94	827
1130	Wien	Fasangartengasse 96	823
1130	Wien	Fasangartengasse 101	3993
1130	Wien	Hetzendorfer Straße 152	460
1130	Wien	Hetzendorfer Straße 156	441 + 442
1130	Wien	Hetzendorfer Straße 158	438
1130	Wien	Hetzendorfer Straße 160	440
1130	Wien	Hetzendorfer Straße 162	437 + 439
1130	Wien	Hetzendorfer Straße 164 - 182 Stg. 5 u. 6	422
1130	Wien	Hetzendorfer Straße 164 - 182 Stg. 7 u. 8	425
1130	Wien	Hetzendorfer Straße 164 - 182 / 12	420
1130	Wien	Hetzendorfer Straße 164 - 182 / 13	428

1130	Wien	Hetzendorfer Straße 164 - 182 / 14	424
1130	Wien	Hetzendorfer Straße 165 - 173 Stg. 21	446
1130	Wien	Hetzendorfer Straße 165 - 173 Stg. 22	447
1130	Wien	Hetzendorfer Straße 165 - 173 Stg. 23	445
1130	Wien	Hetzendorfer Straße 165 - 173 Stg. 24 u. 25	448
1130	Wien	Hetzendorfer Straße 165 - 173 Stg. 26	449
1130	Wien	Hetzendorfer Straße 184	413
1130	Wien	Hetzendorfer Straße 184 Obj. 3	417
1130	Wien	Hetzendorfer Straße 184 Obj. 4	418
1130	Wien	Hietzinger Hauptstraße 83	104
1130	Wien	Hietzinger Hauptstraße 88	1145
1130	Wien	Hietzinger Hauptstraße 92	63
1130	Wien	Hietzinger Kai 113	1200
1130	Wien	Hietzinger Kai 115	1182
1130	Wien	Hietzinger Kai 117	1188 + 1193
1130	Wien	Hietzinger Kai 121	1186
1130	Wien	Hietzinger Kai 123	1189
1130	Wien	Hietzinger Kai 125	22 + 23
1130	Wien	Hietzinger Kai 127	17
1130	Wien	Hietzinger Kai 131 / 1-2	20 + 26
1130	Wien	Hietzinger Kai 131 / 3-4	15 + 18
1130	Wien	Himmelbaurgasse 2	400 + 401 + 402
1130	Wien	Hirschfeldweg 7	377
1130	Wien	Hofwiesengasse 13	909
1130	Wien	Hofwiesengasse 15	908
1130	Wien	Hofwiesengasse 17	369
1130	Wien	Hofwiesengasse 19	371 + 373
1130	Wien	Hofwiesengasse 21	370
1130	Wien	Hofwiesengasse 22	364 + 365
1130	Wien	Hofwiesengasse 24	362

1130	Wien	Hofwiesengasse 26	361
1130	Wien	Hofwiesengasse 28	356 + 357
1130	Wien	Hummelgasse 2	1018
1130	Wien	Hummelgasse 4	1026 + 1027
1130	Wien	Hummelgasse 6	1029
1130	Wien	Hummelgasse 12	1032
1130	Wien	Hummelgasse 14	1037
1130	Wien	Hummelgasse 16	1039
1130	Wien	Hummelgasse 18	1061
1130	Wien	Hummelgasse 20	1062
1130	Wien	Hummelgasse 22	1059
1130	Wien	Hummelgasse 24	1060
1130	Wien	Hummelgasse 26	1065
1130	Wien	Hummelgasse 26	1066
1130	Wien	Hummelgasse 28A	1063
1130	Wien	Hummelgasse 30	1064
1130	Wien	Hummelgasse 32	1071
1130	Wien	Hummelgasse 34 – 36	1067
1130	Wien	Hummelgasse 56	1127
1130	Wien	Hummelgasse 62	1125
1130	Wien	Hummelgasse 64	1126
1130	Wien	Hummelgasse 66	1132
1130	Wien	Hummelgasse 68	1133
1130	Wien	Hummelgasse 70	1129
1130	Wien	Hummelgasse 74 – 76	1143
1130	Wien	Hummelgasse 78	1144
1130	Wien	Hummelgasse 80	1146
1130	Wien	Hummelgasse 86 / 1-2	1159
1130	Wien	Hummelgasse 98	1174
1130	Wien	Hummelgasse 102	1194

1130	Wien	Hummelgasse 104	1191
1130	Wien	Jagdschloßgasse 2	1010 a
1130	Wien	Jagdschloßgasse 7	997
1130	Wien	Jagdschloßgasse 9 -11 / 1	999
1130	Wien	Jagdschloßgasse 9 -11 / 2	982 + 985 + 988
1130	Wien	Jagdschloßgasse 13	981
1130	Wien	Jagdschloßgasse 13 / 1	1000
1130	Wien	Jagdschloßgasse 13 / 2	992
1130	Wien	Jagdschloßgasse 13 / 3	991
1130	Wien	Jagdschloßgasse 13 / 4	990
1130	Wien	Jagdschloßgasse 15	1001 + 1002
1130	Wien	Jagdschlossgasse 18	3501
1130	Wien	Jagdschlossgasse 53	5246
1130	Wien	Käthe-Leichter-Gasse 1	187
1130	Wien	Lainzer Straße 155	949
1130	Wien	Lainzer Straße 157 - 165 / 4	935
1130	Wien	Lainzer Straße 162	954 + 957
1130	Wien	Lainzer Straße 166	941 + 944
1130	Wien	Lainzer Straße 167	917
1130	Wien	Lainzer Straße 168	938
1130	Wien	Lainzer Straße 170	943
1130	Wien	Lainzer Straße 172 / 1	5162 + 5162a
1130	Wien	Lainzer Straße 172 / 2	5161 + 5161a
1130	Wien	Lainzer Straße 172 / 3	5160 + 5160a
1130	Wien	Meytensgasse 1	132
1130	Wien	Meytensgasse 2	102
1130	Wien	Meytensgasse 4	101
1130	Wien	Meytensgasse 5	130
1130	Wien	Montevldeogasse 20 / 1	962
1130	Wien	Neblingergasse 6	1195

1130	Wien	Neblingergasse 9	1177 + 1180
1130	Wien	Nothartgasse 1	213
1130	Wien	Nothartgasse 4	204
1130	Wien	Premreinergasse 1	74
1130	Wien	Preyergasse 1 – 7	93a + 931b + 931c
1130	Wien	Preyergasse 4-6	5164 + 5165
1130	Wien	Rossinigasse 1	164
1130	Wien	Rossinigasse 3	163
1130	Wien	Rossinigasse 4	138 + 150
1130	Wien	Schönbachstraße 1	839
1130	Wien	Schönbachstraße 13	832 + 833
1130	Wien	Schönbachstraße 15	830
1130	Wien	Schönbachstraße 17	831
1130	Wien	Schönbachstraße 19	819
1130	Wien	Schönbachstraße 21	820 + 828
1130	Wien	Schönbachstraße 25	822
1130	Wien	Sebastian-Brunner-Gasse 9	1035
1130	Wien	Speisinger Straße 2	333
1130	Wien	Speisinger Straße 4	337
1130	Wien	Speisinger Straße 5	352
1130	Wien	Speisinger Straße 6	336
1130	Wien	Speisinger Straße 11 / 2	345
1130	Wien	Speisinger Straße 11 / 3	346
1130	Wien	Speisinger Straße 172	5163
1130	Wien	Spohrstraße 1	216 + 217 + 219
1130	Wien	Spohrstraße 3	211
1130	Wien	Spohrstraße 11	199
1130	Wien	Spohrstraße 15	202
1130	Wien	Spohrstraße 17	203 + 203a
1130	Wien	Spohrstraße 19	183

1130	Wien	Spohrstraße 21	178 + 188
1130	Wien	Spohrstraße 25	176
1130	Wien	Spohrstraße 27	175
1130	Wien	Spohrstraße 29	162
1130	Wien	Spohrstraße 33	152 + 153
1130	Wien	Spohrstraße 35	146
1130	Wien	Spohrstraße 37	147 + 149
1130	Wien	Spohrstraße 39	127 + 128
1130	Wien	Spohrstraße 41	133a
1130	Wien	Spohrstraße 43	133
1130	Wien	Spohrstraße 49	100
1130	Wien	Spohrstraße 51	105
1130	Wien	Stadlergasse 24	1085
1130	Wien	Stadlergasse 26	1080
1130	Wien	Steinlechnergasse 12	979 + 980
1130	Wien	Steinlechnergasse 18 / 1	974
1130	Wien	Steinlechnergasse 18 / 2-3	975
1130	Wien	Steinlechnergasse 19	996
1130	Wien	Steinlechnergasse 20	976
1130	Wien	Steinlechnergasse 21	967
1130	Wien	Steinlechnergasse 23	972
1130	Wien	Steinlechnergasse 27	971
1130	Wien	Stranzenberggasse 3 - 5 / 1-3	838
1130	Wien	Stranzenberggasse 6	836
1130	Wien	Stranzenberggasse 7B	3989
1130	Wien	Trazerberggasse 89	134
1130	Wien	Veitingergasse 9	1018a
1130	Wien	Veitingergasse 17	234
1130	Wien	Veitingergasse 14	1020
1130	Wien	Veitingergasse 19	232

1130	Wien	Veitingergasse 20	221 + 222 + 224
1130	Wien	Versorgungsheimstraße 2	953
1130	Wien	Versorgungsheimstraße 6	294
1130	Wien	Versorgungsheimstraße 6 / 3	295
1130	Wien	Versorgungsheimstraße 7	945
1130	Wien	Versorgungsheimstraße 15	939
1130	Wien	Versorgungsheimstraße 17	939a + 939b
1130	Wien	Versorgungsheimstraße 19	310
1130	Wien	Waldvogelstraße 2 – 8 / Stg. 1 - 3	267
1130	Wien	Waldvogelstraße 10 - 14	271 + 272
1130	Wien	Waldvogelstraße 16	282
1130	Wien	Waldvogelstraße 18 - 24 / 1	281
1130	Wien	Waldvogelstraße 18 - 24 / 10	284
1130	Wien	Waldvogelstraße 18 - 24 / 11	283
1130	Wien	Waldvogelstraße 18 - 24 / 19	285
1130	Wien	Waldvogelstraße 2 - 8 / 1-3	267
1130	Wien	Waldvogelstraße 2 - 8 / 4-5	262
1130	Wien	Wambachergasse 2	254 + 257 + 258 + 259
1130	Wien	Wambachergasse 4	248 + 249 + 260
1130	Wien	Wambachergasse 8	237 + 241 + 245
1130	Wien	Wambachergasse 9	231
1130	Wien	Wambachergasse 10	236 + 238
1130	Wien	Wambachergasse 12	233
1130	Wien	Wambachergasse 14	225 + 226
1130	Wien	Wambachergasse 16	235
1130	Wien	Wambachergasse 18	230
1130	Wien	Wattmanngasse 105	867
1130	Wien	Wattmanngasse 109	419
1130	Wien	Wattmanngasse 110	868
1130	Wien	Würzburggasse 3	843

1140	Wien	Baumgartenstraße 11	2042
1140	Wien	Baumgartenstraße 13	2041
1140	Wien	Baumgartenstraße 15	2046
1140	Wien	Baumgartenstraße 17	2049
1140	Wien	Baumgartenstraße 21 / 1-2	2048
1140	Wien	Baumgartenstraße 23	2051
1140	Wien	Baumgartenstraße 25 - 33 / 1-2	2060
1140	Wien	Baumgartenstraße 25 - 33 / 3	2045
1140	Wien	Baumgartenstraße 25 - 33 / 4	2059
1140	Wien	Baumgartenstraße 37	2064
1140	Wien	Baumgartenstraße 38 - 40	2071
1140	Wien	Baumgartenstraße 39	2061
1140	Wien	Baumgartenstraße 41	2058
1140	Wien	Baumgartenstraße 42	2069
1140	Wien	Baumgartenstraße 45	2081
1140	Wien	Baumgartenstraße 48	2076
1140	Wien	Baumgartenstraße 69	2094
1140	Wien	Baumgartenstraße 9	2038
1140	Wien	Hadikgasse 176	1203
1140	Wien	Hadikgasse 178	1206
1140	Wien	Zehetnergasse 14	2027
1140	Wien	Zehetnergasse 16	2034

Ein Anspruch ist gegeben, wenn der Beurteilungspegel durch Baulärm Lr,Bau Werktag, Tags (06:00 Uhr bis 19:00 Uhr) 67 dB, Werktag, Abends (19:00 Uhr bis 22:00 Uhr) und Samstag Tags 60 dB sowie Sonntag und nachts (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) 55 dB oder der der Beurteilungspegel durch Schienenverkehrslärm Lr für den Tag (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) 65 dB und/oder für die Nacht (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) 55 dB überschreitet. Ferner ist ein Anspruch gegeben, wenn die Straßenverkehrsimmissionen auf Grund von vorhabensbedingten Verkehrsverlagerungen Tags (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) 65 dB und/oder nachts (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) 55 dB überschreiten und gleichzeitig eine Erhöhung von mehr als 1 dB gegenüber

dem Bestand gegeben ist. Wenn die vorstehenden Werte auch zur Nachtzeit überschritten werden, besteht auch Anspruch auf Schalldämmlüfter.

Kastenfenster sind vorrangig durch den Austausch der Außenscheibe gegen eine 2-Scheiben Isolierverglasung und Verbesserung der Dichtungen zu sanieren. Unterbleibt die Sanierung und erfolgt ein Austausch der Fenster ist durch ein Gutachten eines Zivilingenieurs für Bauphysik oder eines zertifizierten Sachverständigen desselben Fachgebietes zu begründen, dass eine Sanierung technisch nicht möglich ist.

IV.1.3.6 Die in der Umweltverträglichkeitserklärung (ON 201; BAL302-UV-VBBAL-00-2010 F01 vom Jänner 2021) definierten Maßnahmen SCH-BA-08 und SCH-BA-09 sind folgendermaßen umzusetzen:

- Aus bahnbetrieblichen und sicherheitstechnischen Gründen notwendige Abweichungen von den grundsätzlich bei Tagzeit (Montag bis Freitag von 06:00 bis 19:00 Uhr) vorgesehenen Baustellenarbeitszeiten sind unter Angabe einer Begründung und der voraussichtlichen Dauer der betroffenen Bevölkerung rechtzeitig, jedoch spätestens zwei Wochen vor Beginn der von der Regelbauzeit abweichenden Baumaßnahmen, bekannt zu geben.

- Gegebenenfalls sind im Einvernehmen der Nachbarn mit der Bau-Ombudsperson zusätzliche zeitliche Einschränkungen festzulegen. Über die notwendigen Abweichungen des üblichen Baubetriebes, sowie über eventuelle Lärmbeschwerden der Nachbarn und der daraus abgeleiteten Konsequenzen sind kurze Protokolle anzufertigen und für die UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 und deren Organe zur Einsichtnahme aufzubewahren.

IV.1.3.7 Bei Beschwerden von Anrainern oder bei einem bautechnisch erforderlichen Unterschreiten der Mindestabstände des Unbedenklichkeitsbereichs sind Erschütterungsmessungen durchführen. Dafür ist jederzeit ein funktionsfähiges und der Aufgabenstellung der ÖNORMEN S 9012, S 9020 und RVE 04.02.01 angepasstes Erschütterungsmesssystem bereitzuhalten. Der Unbedenklichkeitsbereich beträgt in Abhängigkeit von der Gebäudeklasse und vom Arbeitsvorgang: Hydraulikbagger 2 m, Vibrowalze 13 m und Rüttelstopfen 40 m. Erreichen oder überschreiten die auftretenden Schwinggeschwindigkeiten vR,max 2,5 mm/s sind die Arbeiten zu unterbrechen und dürfen nur mit angepassten und erschütterungsärmeren Methoden unter Einhaltung der maximal auftretenden Schwinggeschwindigkeit vR,max 2,5 mm/s fortgesetzt werden.

IV.1.3.8 Im Bereich der Ganztages-Volksschule Otto-Glöckel-Schule in der Veitingergasse 8 sind in den lärmintensiven Bauphasen, die eine Betätigung im Freien beeinträchtigen, temporäre Schallschutzmaßnahmen für die den Bauarbeiten zugewandten Seiten von

Aufenthaltsbereichen (insbesondere zwischen dem Sportplatz und den Bereichen mit lärmintensiven Bauarbeiten) in Abstimmung zwischen Projektwerberin und den betroffenen Liegenschaftseigentümern vorzusehen."

1.4.3. Der Abschnitt IV.1.5 („Luft und Klima (KL)") hat zu lauten:

„IV.1.5.1 Die Umsetzung der im Fachbericht Luft und Klima (ON 306.1, Plannummer BAL302-UV-VBBAL-00-3050 F01 vom Jänner 2021) vorgesehenen Maßnahmen zur Reduktion von Feinstaub in der Bauphase ist zu dokumentieren und auf Verlangen der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 vorzulegen.

IV.1.5.2 Bis spätestens zu Beginn der Bauarbeiten ist zur begleitenden Qualitätskontrolle und zur Beaufsichtigung der festgelegten Maßnahmen eine Sonderbaufsicht „Luft" iS einer Umweltbauaufsicht gemäß der RVS 04.05.11 „Umweltbauaufsicht und Umweltbaubegleitung" (2015) zu bestellen und der Behörde schriftlich bekannt zu geben. Für diese müssen entsprechend geschulte und einschlägig fachlich geeignete Personen oder Institutionen herangezogen werden. Diese Bauaufsicht hat die Bauarbeiten laufend zu überwachen und hat einen diesbezüglichen Bericht spätestens drei Monate nach Abschluss der Aushubarbeiten in jedem Baufeld der Behörde vorzulegen. Die Berichtlegung an die Behörde hat vierteljährlich zum 15. Februar, 15. Mai, 15. August und 15. November zu erfolgen.

IV.1.5.3 Kraftstoffbetriebene Maschinen, Geräten und Fahrzeugen dürfen nicht unnötigerweise laufen gelassen werden. Dies ist jedenfalls dann der Fall, wenn es ausschließlich zur Temperierung der Fahrerkabine dient, das Fahrzeug länger als eine Minute abgestellt wird oder die Antriebsleistung nicht für die Fortbewegung oder zum Betrieb eines Anbaugerätes benötigt wird.

Diesbezüglich sind die Arbeitnehmer nachweislich zu informieren. Es ist auch dafür Sorge zu tragen, dass diese Regelung auch betriebsfremde Personen beim Aufenthalt am Gelände des Vorhabens beachten (zB Verkehrsschilder, Belehrung beim Eintritt auf das Gelände).

IV.1.5.4 Dieselbetriebene Arbeitsmaschinen mit einer Leistung größer 18 kW dürfen nur verwendet werden, wenn sie zumindest der Stufe V oder höher der Verordnung (EU) 2016/1628 entsprechen. Übergangsfristen sind zu berücksichtigen. Jedenfalls notwendig ist der verpflichtende Einsatz von einem funktionsfähigen Partikelfiltersystem, das den Bestimmungen der Anlage 1 der IG-L Offroad-VO entspricht. Für Arbeitsmaschinen mit einer Leistung größer 18 kW sind schriftliche Nachweise zu führen. Dies kann beispielsweise in Form eines Verzeichnisses erfolgen, in dem die Bezeichnung, Baujahr, Leistungsklasse, Kategorie

nach Verordnung (EU) 2016/1628 bzw. EURO-Abgasklassen enthalten sind. Die Arbeitsmaschinen sind eindeutig zu bezeichnen, sodass eine klare Zuordnung zu den auf dem Gelände befindlichen Maschinen getroffen werden kann. Dieses Verzeichnis ist laufend zu ergänzen, falls sich im Zuge des Betriebs Änderungen ergeben. Das aktuelle Verzeichnis der verwendeten Baumaschinen ist vor Ort zur jederzeitigen Überprüfung durch die Organe der Behörde bereitzuhalten. Nachweise bezüglich des Datums des Inverkehrbringens und die Einhaltung der vorgesehenen Typengenehmigungsstufe sind auf Verlangen der Organe der Behörde binnen 14 Tagen vorzulegen.

IV.1.5.5 Zur Vermeidung der Verwehung von feinkörnigem oder abwehbaren Material ist humoses Material zum vegetationstechnisch nächstmöglichen Zeitpunkt zu begrünen oder abzudecken. Bis zu einer Begrünung oder einer Abdeckung sind diese Flächen nach Bedarf (bei trockenen Verhältnissen) feucht zu halten.

IV.1.5.6 Alle Fahrwege sind befestigt und staubfrei auszuführen.

IV.1.5.7 Befestigte Fahrwege und Manipulationsflächen, die nicht als Lagerflächen oder Schütthalden genutzt werden, sind jeden Tag, an dem Arbeiten durchgeführt werden, durch nasses, maschinelles Kehren vom Oberflächenstaub zu reinigen. An Frosttagen ist durch geeignete gleichwertige Maßnahmen, wie zB durch Einsatz von 100 g CMA/m² in 25%-iger Lösung oder ein gleichwertiges Mittel oder durch Absaugung, eine Reinigung durchzuführen.

Die Eignung der zu verwendenden Nasskehrmaschine ist durch einen geeigneten Nachweis (zB Prüfnachweis nach ÖNORM EN 15429-3: 2015) zu dokumentieren und vor Ort zur jederzeitigen Überprüfung durch die Organe der Behörde bereitzuhalten.

IV.1.5.8 Alle nicht staubfrei befestigten Flächen (Zufahrtswege [sofern nicht Fahrwege], Schütthalden oder Manipulationsflächen) ohne automatische Befeuchtungsanlagen sind, sobald sie im Zeitraum 1. März bis 1. Dezember benutzt werden, bei Trockenheit (dh. kein Niederschlag innerhalb der letzten 12 Stunden in den Monaten Mai, Juni, Juli und August, ansonsten kein Niederschlag innerhalb der letzten 24 Stunden) feucht zu halten. Die Befeuchtung ist bei Betriebsbeginn zu beginnen und im Falle der Verwendung eines manuellen Verfahrens zumindest alle 6 Stunden bis zum Betriebsende zu wiederholen. Bei manueller Berieselung (zB Tankfahrzeug, Vakuumfass) sind als Richtwert 3 l Wasser pro m² anzusehen. Sollte sich bei besonders hoher Trockenheit dieses Zeitintervall als nicht ausreichend (da zu lang) erweisen, so ist eine bedarfsorientierte Berieselung durchzuführen.

Im Zeitraum 1. Dezember bis 1. März bzw. wenn aufgrund zu tiefer Lufttemperaturen eine Staubbindung mittels Beregnung nicht möglich ist, sind bei Trockenheit (dh. kein Niederschlag

innerhalb der letzten 24 Stunden) alle benutzten Fahr- und Manipulationsflächen zur Staubbindung mit Calzium-Magnesium-Acetat oder einem anderen gleichwertigen Mittel zu besprühen. Dabei sind 100 CMA/m² in 25%-iger Lösung oder ein gleichwertiges Mittel an jedem zweiten Betriebstag flächendeckend aufzubringen. Bei stabiler Schneedecke kann auf die Behandlung verzichtet werden.

IV.1.5.9 Bei Materialaufbereitungen und -umschlag hat eine Staubbindung durch Feuchthalten des Materials zu erfolgen.

IV.1.5.10 Der Transport von Erdmaterial darf nur in erdfeuchtem Zustand erfolgen. Ist keine ausreichende Erdfeuchte vorhanden oder steht eine Befeuchtung einer Verwertung des Materials entgegen, sind Staubemissionen mittels geeigneter Maßnahmen (zB Abdecken) möglichst gering zu halten.

IV.1.5.11 Die für die Transportfahrten eingesetzte Fahrzeugflotte muss zumindest der EURO-Abgasklasse Euro VI entsprechen. Die Umweltbauaufsicht (IV.1.5.2) hat stichprobenartig wiederkehrende Überprüfungen der für den Transport eingesetzten Nutzfahrzeuge durchzuführen, zu protokollieren und unverzüglich geeignete Maßnahmen (beispielweise durch Aussprechen von Fahrverboten für Lkw, die nicht zumindest der EURO-Abgasklasse Euro VI entsprechen) durchzuführen.

IV.1.5.12 Das Baustellenareal, die Fahrwege und Lagerungen einschließlich der Einmündung auf die öffentlichen Flächen sind nachweislich regelmäßig, aber mindestens täglich zu überprüfen. Dabei ist darauf zu achten, ob die in den Einreichunterlagen angegebenen (Ordnungsnummer 306-1, Fachbericht Luft und Klima, Kapitel 8) und vorgeschriebenen emissionsmindernden Vorkehrungen für den Baustellenbetrieb und die damit verbundenen Staubminderungs- und Reinigungsmaßnahmen durchgeführt wurden und eine Verschmutzung wirksam verhindert wird bzw. ob zusätzliche Maßnahmen erforderlich sind.

Sind zusätzliche Maßnahmen (wie zB mehrmalige Reinigung oder Befeuchtung, Absaugung von Verunreinigungen, Änderung des Lagerkonzeptes, Verwendung von Lagerboxen) erforderlich, sind diese von der Umweltbauaufsicht unverzüglich anzuordnen.

IV.1.5.13 Es ist der Behörde spätestens 4 Wochen nach Baubeginn ein Dokument vorzulegen, in dem sämtliche Maßnahmen beschrieben und die entsprechenden Baufelder und die sonstigen Baustelleneinrichtungen verortet sind. Dieses Dokument ist jederzeit zur Kontrolle durch Organe der zuständigen Behörde bereitzuhalten.“

1.4.4. In Abschnitt IV.1.6 („Abfallwirtschaft und Boden- und Grundwasserqualität (AW)“) ist nach dem Punkt IV.1.6.7. folgender Punkt einzufügen:

„IV.1.6.8 Für die Aushubbereiche sind ergänzende abfallchemische Untersuchungen vor Baubeginn durchzuführen und gemäß Deponieverordnung idgF und Bundes-Abfallwirtschaftsplan idgF hinsichtlich ihrer Eluat- und Gesamtgehalte zu beurteilen. Diese müssen sich jedenfalls auch auf sensorisch auffällige Bereiche (zB Bahnhofsbereiche) erstrecken. Die Ergebnisse dieser verdichteten Untersuchung sind in das Massenlogistikkonzept (Materialbewirtschaftung) einzuarbeiten und ist dieses der Behörde spätestens 30 Tage vor Baubeginn vorzulegen. Selektive Aushubarbeiten, die zu einer geänderten Baustellenabwicklung führen, sind darzustellen.“

1.4.5. Der Abschnitt IV.1.7 („Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume incl. Biologische Vielfalt und Baumschutz)“) entfällt.

1.4.6. Der Abschnitt IV.1.8. („Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter (RP)“) hat zu lauten:

„**IV.1.8.1** Damit der Umweg zum Erreichen der sensiblen Einrichtungen im Kreuzungsbereich der Veitingergasse während der Sperre deutlich verringert wird, ist der Hildegard-Teuschl-Weg noch vor der im Projekt enthaltenen Unterbrechung der Eisenbahnkreuzung Veitingergasse provisorisch zu einem Fuß- und Radweg (barrierefrei) auszubauen.

„**IV.1.8.2** Werden im Zuge der Bauarbeiten bzw. der Projektumsetzung projektbedingte Schäden an den in den Einreichunterlagen zur UVE erfassten denkmalgeschützten Objekten inkl. Kleindenkmäler festgestellt, sind diese ehestmöglich, spätestens im Rahmen der baulichen Abschlussarbeiten, sach- und fachgerecht zu beheben.“

1.4.7. In Abschnitt IV.2.2 („Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Licht/Blendung/Beschattung (ET)“) wird nach dem Punkt IV.2.2.2 folgender Punkt eingefügt:

„**IV.2.2.3** Im Rahmen der Ausführungsdetailplanung der PV-Anlagen auf Bahnanlagen ist eine Blendbeurteilung gemäß Norm (OVE Richtlinie R 11-3) bei einzelnen trassennahen (hohen) Objekten (Wohnraumfenster liegen über dem Niveau der Photovoltaikmodule) durchzuführen. Ein Bericht über die Ergebnisse dieser Beurteilung ist der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 spätestens im Zuge des Inbetriebnahmeverfahrens vorzulegen.“

1.4.8. In Abschnitt IV.2.3 („Luft und Klima (KL)“) wird nach dem Punkt IV.2.3.1 folgender Punkt eingefügt:

„**IV.2.3.2** Während der Bauphase ist eine kontinuierliche Luftgütemessung mit entsprechender Datenübertragung zur Umweltbauaufsicht (IV.1.5.2) in unmittelbarer Umgebung der ONr. Versorgungsheimstraße 1 (repräsentiert durch Rechenpunkt 17 im Fachbericht „Luft und Klima“) durchzuführen.

Die Luftgütestation ist jeweils mit einem permanent registrierenden Messgerät für den Schadstoff PM10 (ÖNORM EN 12341) und NOx (ÖNORM EN 14211) sowie mit meteorologischen Sensoren für Windrichtung und Windgeschwindigkeit, Lufttemperatur und Luftfeuchtigkeit auszustatten. Weiters sind Messungen des Staubniederschlags nach VDI 4320 Blatt 2 durchzuführen. Vor der Durchführung dieser Luftgütemessungen ist die fachliche Eignung hinsichtlich dieser Institution der Behörde durch entsprechende Referenzprojekte, Qualitätssicherung oder Akkreditierung nachzuweisen.

Bei baubedingten Überschreitungen eines PM10-Wertes von 100 µg/m³ als gleitender 3-Stundenmittelwert sind durch die Umweltbauaufsicht kurzfristig und kurzzeitig über die bestehenden Maßnahmen hinaus weitere emissionsreduzierende Maßnahmen anzuordnen und zu dokumentieren. Deren Umsetzung ist durch die Umweltbauaufsicht zu überwachen. Bei weiterhin steigenden Konzentrationen sind die Maßnahmen bis hin zum Baustopp in diesem Bereich zu verschärfen. Diese zusätzlichen Maßnahmen sind so lange aufrechtzuerhalten, bis die baubedingten Zusatzbelastungen wieder unter 100 µg/m³ PM10 im 3-Stundenmittel abgesunken sind.

Zusätzlich ist der Tagesmittelwert zu erheben. Überschreiten die Tagesmittelwerte für PM10 75 µg/m³ sind die Tagesmittelwerte vergleichbarer und repräsentativer Luftmessstationen zu überprüfen. Können Bautätigkeiten als Quelle der hohen PM10 – Emissionen identifiziert werden, sind auf der Baustelle zusätzliche staubmindernde Maßnahmen zu ergreifen, bis der Tagesmittelwert von 50 µg/m³ wieder unterschritten wird.

Auftretende Überschreitungen sind übersichtlich zu dokumentieren und getroffene Maßnahmen nachvollziehbar zu beschreiben. Weiters ist darzulegen, wie weitere Überschreitungen zukünftig verhindert werden. Die Berichtlegung an die Behörde hat vierteljährlich zum 15. Februar, 15. Mai, 15. August und 15. November zu erfolgen.“

1.4.9. In Abschnitt IV.2.4 („Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität“) hat der Punkt IV.2.4.2 zu lauten:

„**IV.2.4.2** Auch unter dem Aspekt der nicht vorhandenen Grundwassernutzungen für Trinkwasserzwecke ist zum Nachweis, dass durch die Baumaßnahmen keine nachteilige

Beeinflussung des Grundwasserkörpers erfolgt, eine qualitative Grundwasserbeweissicherung erforderlich.

In dieses Beweissicherungsprogramm sind die Pegelmessstellen KB 10, KB 17, KB 24, KB 27 und KB 41a/93 einzubeziehen.

Der Beobachtungszeitraum ist mit der Erstuntersuchung sechs Monate vor Baubeginn bis ein Jahr nach Baufertigstellung an den Zeitraum der von der Projektwerberin vorgeschlagenen quantitativen Grundwasserbeweissicherung anzupassen. Eine quartalsmäßige Beprobung der Grundwasserpegel wird als ausreichend angesehen.

Der Parameterumfang ist gemäß Qualitätszielverordnung Chemie Grundwasser inklusive der Herbizide gemäß Trinkwasser-Verordnung, BGBl. II Nr. 304/2001 idF BGBl. II Nr. 122/2024 und inklusive der auf die verwendeten Bauhilfsstoffe abgestimmten Parameter (Polyacrylate, Acrylamid, etc.) in Absprache mit der abfallchemischen Bauaufsicht festzulegen.“

1.4.10. Der Abschnitt V.2.5. („Lärm und Erschütterungen (LA)“) hat zu lauten:

„**IV.2.5.1** Vor Beginn der Bauarbeiten sind Gebäude in einem Bereich von mindestens 80 m um das Vorhaben durch einen Zivilingenieur für Bauwesen hinsichtlich Gebäudezustand und bestehender Bauschäden genau aufzunehmen (Risskartierung).“

1.4.11. Der Abschnitt IV.2.6. („Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume incl. Biologische Vielfalt und Baumschutz“) ist zu streichen.

1.4.12. In Abschnitt IV.2.7 („Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser (HD)“) wird nach dem Punkt IV.2.7.1. folgender Punkt eingefügt:

„**IV.2.7.2** Das vorhandene GW-Pegelnetz ist regelmäßig auf die Höhe der GW-Stände zu prüfen (halbjährlich oder jährlich je nach Auffälligkeiten). Im Störungsfall sind die nächstgelegen GW-Messstellen auf Verschmutzungen zu untersuchen.“

1.4.13. Der Abschnitt IV.3.1 („Lärm und Erschütterungen (LA)“) hat zu lauten:

„**IV.3.1.1** Aus schalltechnischer Sicht ist bei der Ausführung und Ausgestaltung der Schallschutzwände zwingend auf die folgenden schalltechnischen Kriterien zu achten:

- Die Schallschutzwände sind fugendicht und beidseitig hochabsorbierend (mindestens Klasse A3 gemäß ÖNORM EN 1793-1) auszuführen

- Die Schallschutzwände müssen entsprechend den Richtlinien ein Schalldämmmaß von mindestens 27 dB aufweisen.

Schallreflektierende Sockel der Schallschutzwände dürfen nicht über SOK reichen und eine Höhe von 0,5 m nicht übersteigen.

IV.3.1.2 Die Ausführung der hochabsorbierenden Verkleidungen zur Reduktion von Schallreflexionen muss die Anforderungen der Norm ÖNORM EN 16272-5 für Schallreflexionen und/oder die ÖNORM EN 16272-6 für die Luftschalldämmung erfüllen.

IV.3.1.3 Nach Errichtung der Schallschutzwände sind diese messtechnisch nach den Verfahren der Norm ÖNORM EN 16272-5 für Schallreflexionen und/oder nach der ÖNORM EN 16272-6 für die Luftschalldämmung zu überprüfen. Die Ergebnisse sind der Behörde zu übermitteln. Alle 5 Jahre ist diese messtechnische Überprüfung zu wiederholen. Sollten die ermittelten Werte für die Schallabsorption oder die Schalldämmung um mehr als 1 dB niedriger sein als bei der Erstmessung, sind die Schallschutzwände instandzusetzen und die messtechnische Überprüfung zu wiederholen.

IV.3.1.4 Nach Fertigstellung des Projektes und Aufnahme des vollständigen Fahrbetriebs, sowie einer Einfahrzeit von zumindest 6 Monate, sind Kontrollmessungen in den Objekten Bossigasse 15, Spohrstraße 47, Hummelgasse 6, Steinlechnergasse 20, Wattmanngasse 105-107, Hetzendorfer Straße 152 und im Bereich der Weichen 201,3, 4 und 55 vorzunehmen, bevorzugt in jenen Gebäuden, die im Zuge der erschütterungstechnischen Untersuchung messtechnisch untersucht wurden (Immissionsmessungen gemäß ÖNORM S 9012 bzw. RVE 04.02.01). Die Prüfberichte sind der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 unmittelbar nach Fertigstellung auf Verlangen vorzulegen.

IV.3.1.5 In den Bereichen folgender Brücken und Stützmauern:

- Brückenkette Cumberlandstraße
- Brücke Wiental
- Brückenkette Hackinger Straße
- Brücke Wiental
- Stützmauer Auhofstraße
- Brücke Auhofstraße
- Brückenkette Bossigasse
- Brücke Hietzinger Hauptstraße
- Brückenkette HSt. Wien-Hietzinger Hauptstraße

- Stützmauer Hummelgasse 1
- Stützmauer Hummelgasse 2 Brücke Veitingergasse
- Brücke Hildegard Teuschl Weg
- Brücke Jagdschloßgasse
- Brücke Versorgungsheimstraße 1
- Brücke Versorgungsheimstraße 1
- Brücke Speisinger Straße
- Bereich bei der Eisenbahnbrücke Wattmanngasse

sowie der Weichen im Bereich der Gebäude

- Hummelgasse 10 (Weiche 201),
- Hirschfeldweg 7 (Weiche 3),
- Himmelbaurgasse 2 (Weiche 4)
- Pronaygasse 5 (Weiche 55)

und in Abschnitten von maximal 200 m Länge der restlichen Strecke sind nach Fertigstellung des Planums Messungen der Schwingungs-Übertragungseigenschaften des Untergrundes vorzunehmen und anhand der Ergebnisse der Aufbau des Fahrweges so zu dimensionieren, dass in allen Nachbarobjekten guter Erschütterungsschutz gemäß ÖNORM S 9012 eingehalten wird.

1.4.14. Der Abschnitt IV.3.4 („Abfallwirtschaft und Boden- und Grundwasserqualität (AW)“) hat zu lauten:

„**IV.3.4.1** Pflanzenschutzmittel sind generell möglichst umweltschonend zu verwenden Es dürfen nur Herbizide unter Einhaltung der vorgegebenen, maximalen Ausbringungsmengen verwendet werden, die vom Bundesamt für Ernährungssicherheit zugelassen sind. Die Herbizidausbringung ist nur bei absehbar trockener und windarmer Witterung durchzuführen.

IV.3.4.2 Es ist sicherzustellen, dass die entlang der Bahntrasse angelegten Gestaltungsflächen auf die Dauer des Bestandes der Bahnanlage iS der „Landschaftspflegerischen Begleitplanung“ bis zur Erreichung des jeweiligen Entwicklungszieles gepflegt werden.“

1.4.15. Der Abschnitt IV.3.5. („Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume incl. Biologische Vielfalt und Baumschutz“) entfällt.

1.4.16. Der Abschnitt IV.3.6 („Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter (RP)“) entfällt.

1.4.17. Der Abschnitt IV.4.1 („Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Licht/Blendung/Beschattung (ET)“) hat zu lauten:

„**IV.4.1.1** Gemäß Maßnahme EMF-BE-02-BW (UVE, ON 201; Plannummer BAL302-UV-VBBAL-00-2010 F01 vom Jänner 2021) ist nach Abschluss des Vorhabens durch Kontrollmessungen an relevanten Orten sicherzustellen, dass die Referenz, Auslöse- bzw. die Grenzwerte für die Allgemeinbevölkerung (siehe OVE-Richtlinie R 23-1) bzw. für die berufliche Exposition (siehe VEMF) eingehalten werden. Zur Erfassung der magnetischen Flussdichte sind an zehn Standorten 24 h Langzeitmessungen durchzuführen. Diese liegen u.a. im Bereich der neu errichteten Haltestellen und der Schaltgerüste.

Die genaue Position dieser Messstandorte ist nach der Inbetriebnahme der Bahnanlage festzulegen. Weiters sind Trassenmessungen nach gleichem Schema wie zur Erhebung der elektromagnetischen Felder während des Ist- Zustandes durchzuführen.

IV.4.1.2 Die im Rahmen der Inbetriebsetzungen der elektrischen Bahnstromanlagen gemäß der Spruchpunkte IV.2.2.1 (ET02), IV.2.2.2 (ET03) und IV.4.1.1 (ET01) erforderlichen 24 h Mittelwert-Messungen sind mit den Berechnungen im Fachbeitrag Elektromagnetische Felder vergleichend zu bewerten und der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000, spätestens jedoch im Zuge des Inbetriebnahmeverfahrens vorzulegen.“

1.4.18. Nach dem Abschnitt IV.4.1 („(Zusätzliche) Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen in der Betriebsphase“) wird folgender Abschnitt IV.4.2 samt Überschrift eingefügt:

„**IV.4.2 Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser (HD)**

IV.4.2.1 Das vorhandene GW-Pegelnetz ist bis ein Jahr nach Fertigstellung des Vorhabens regelmäßig auf die Höhe der GW-Stände zu prüfen (halbjährlich oder jährlich je nach Auffälligkeiten). Im Störungsfall sind die nächstgelegen GW-Messstellen auf Verschmutzungen zu untersuchen.“

2. der Bescheid 2 wie nachstehend angeordnet abgeändert:

2.1. In Spruchpunkt. I.) hat der erste Absatz zu lauten:

„Die Wiener Landesregierung erteilt der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft nach Maßgabe der, mit sich auf das Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichts vom 22.01.2026, Zl. W270 2255812-1/442E ua., beziehenden digitalen Stempeln versehenen und in den Dokumenten „Einlagenverzeichnis“ bzw. „Inhaltsverzeichnis“ vom Mai 2025, ON 101-9.AE, Plannummer BAL302-UV-VBBAL-00-1010-F07, sowie ON 410.1-9.AE, Plannummer BAL302-

UV-VBBAL-00-4011-F09, mit Ausnahme jedoch des darin genannten Dokuments ON 411.2.1 (Plannummer: BAL302-UV-VBBSP-00-4107 bzw. Bezeichnung als „Technischer Bericht Streckenplanung - prov. Überleitstelle“), genannten Projektunterlagen, wobei, sollten die Unterlagen gegenüber der ursprünglichen Einreichung modifiziert (ausgetauscht) worden sein, das jeweils in der am weitesten rechts stehenden Spalte „Verbesserung“ genannte Dokument beachtlich ist, die teilkonzentrierte Genehmigung für das Vorhaben „Attraktivierung der Verbindungsbahn Wien Hütteldorf – Wien Meidling“, ÖBB-Strecken 12201 (Wien Hütteldorf – Wien Praterstern), km 0,77 bis 5,30; 12101 (Wien Penzing – Abzweigung Hütteldorf 1), km 1,00 bis km 1,72; 10615 (Wien Maxing – Wien Matzleinsdorf-Altmannsdorf), km 4,53 bis km 5,54; unter Vorschreibung der unter Spruchpunkt II. genannten Auflagen.“

2.2. Der zweite Absatz (beginnend mit „Sollten trotz“ bis einschließlich „Dachs (*Meles meles*).“) hat zu lauten:

„Die Genehmigung umfasst die Bewilligung zur Entfernung der im Dokument ON 311.3-6.AE der oben genannten Projektunterlagen („Bericht in Anlehnung an das Wiener Baumschutzgesetz“), Abschnitt 5.1, und zwar dort jener 16 für die „Wiederrichtung Verkehrswege“ mit einem Umfang von >40cm ausgewiesenen Bäume, die auch in den dazugehörigen planlichen Dokumenten ONen 311.16 bis 311.23, jeweils in der 6. Abänderung („6.AE“), auf als „Wiederrichtung Verkehrswege – Bauphase“ oder „Wiederrichtung Verkehrswege – Betriebsphase“, jeweils „außerhalb der Bahnumhüllenden“, ausgewiesenen Flächen als „beanspruchte Bäume“ ausgewiesen sind.

Für die bewilligte Entfernung dieser Bäume sind Ersatzpflanzungen gemäß den Angaben in Dokument ON 486.1-6.AE der oben genannten Projektunterlagen, und zwar nach Tabelle 13 (S. 50 f), sowie den dazugehörigen planlichen Darstellungen in den Dokumenten ONen 486.3-1 bis 486.3-9, jeweils in der 6. Abänderung („6.AE“), darin jeweils mit „Baumpflanzung: Ersatzbaum gem. Wr. Baumschutzgesetz“ und einer Zahl „E“ (zB „E21“) ausgewiesen, durchzuführen.“

2.3. In Spruchpunkt I.) hat der Absatz unter der Überschrift „Rechtsgrundlagen“ zu lauten:

„§ 24f Abs. 6 iVm Abs. 5 iVm § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000-UVP-G 20001, BGBI. Nr. 697 /1993 idF BGBI. 1 Nr. 80/2018 unter Mitanwendung von:

- § 10 Abs. 1 Z 1, Abs. 2, Abs. 3 Z 1, 4 und 6 sowie § 10 Abs. 4 in Verbindung mit § 11 Abs. 2 Z 5 und Abs. 4 und § 18 Abs. 2 Z 8, Abs. 3 und 7 Wiener Naturschutzgesetz, LGBI. für Wien Nr. 45/1998 idF LGBI. für Wien Nr. 45/2025;

- §§ 1, 4 Abs. 1 und 2, 5 Abs. 2 und 3, 6 Abs. 2 und 4 Wiener Baumschutzgesetz, LGBl. für Wien Nr. 27/1974 idF LGBl. für Wien Nr. 19/2024.“

2.4. Der Spruchpunkt II.) hat zu lauten wie folgt:

„1) Spätestens drei Monate vor Beginn der Bauarbeiten (dazu zählen auch die erforderlichen Rodungsarbeiten) ist eine ökologische Bauaufsicht gemäß den Vorgaben der RVS 04.05.11 „Umweltbaubegleitung und Umweltbaubegleitung“ zu bestellen und der oder den zuständigen Behörden bekannt zu geben.

2) Die ökologische Bauaufsicht hat die Einhaltung aller ökologischen und umweltrelevanten im Projekt vorgesehenen Maßnahmen sowie der Bescheidauflagen vor und während des Baus sowie auch die Nachsorge des Bauvorhabens, die Umsetzung aller Maßnahmen zum Schutz des Naturraumes und die Durchführung der Rekultivierungs- und trassennahen Ausgleichsmaßnahmen zu überwachen und zu dokumentieren. Den Anweisungen der ökologischen Bauaufsicht ist Folge zu leisten.

3) Die Aufgaben der ökologischen Bauaufsicht sind insbesondere (die Aufzählung versteht sich als Ergänzung bzw. Präzisierung zu den Angaben der RVS 04.05.11):

- Überprüfung der Umsetzung der im Projekt vorgesehenen Maßnahmen sowie der von den Behörden vorgeschriebenen Auflagen

- Überprüfung des Baufeldes auf das Vorkommen von relevanten Arten der Wiener Artenschutzverordnung (zB Amphibien, Reptilien, Vögel, Fledermäuse) vor Baubeginn. Bei einer möglichen Gefährdung naturschutzrelevanter Arten in sensiblen Jahresphasen (Brutzeiten, Jungenaufzucht, Zeiträume verdichteter Wanderungen etc.) sind zur Vermeidung wesentlicher Auswirkungen die Bauabläufe an die Vorgaben der ökologischen Bauaufsicht anzupassen, bzw. die Individuen fachgerecht zu bergen und in geeignete, unbeeinflusste Lebensräume zu verbringen

- Betreuung der Anlage der ökologischen Ausgleichsflächen und Gestaltungsflächen sowie Kontrolle der Entwicklung während der Bauphase

- Ausarbeitung eines Pflegekonzepts für die Ausgleichsflächen und Gestaltungsflächen für die nächsten zehn Jahre nach deren Anlage

- Überwachung der Einhaltung des Baufeldes, insbesondere in ökologisch sensiblen Bereichen

4) Die ökologische Bauaufsicht hat unaufgefordert halbjährlich (Ende Juli und Ende Jänner für die jeweiligen Halbjahre) für die einzelnen Baulose an die zuständige Behörde Berichte vorzulegen, in denen die Begehungsprotokolle, die laufenden Arbeiten, Abweichungen vom Projekt und außergewöhnliche Ereignisse (nicht projektgemäße Durchführung, Störfälle, etc.) darzustellen sind (inklusive Fotodokumentation mit GPS-Koordinaten). Der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 sind diese auf Anforderung spätestens jedoch im Zuge des Inbetriebnahmeverfahrens vorzulegen.

Bei nicht projektgemäßer Durchführung sind Handlungsalternativen vorzuschlagen und der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 vorzulegen. Bei Maßnahmen und Ereignissen, die eine projektgemäße Ausführung des Vorhabens bzw. die Einhaltung der unbedingt erforderlichen Maßnahmen unmöglich machen (Gefahr im Verzug), ist die die zuständige Behörde unverzüglich zu informieren.

5) Sämtliche Bauvorbereitungen (Rodungen, Abtrag von Böschungen, etc.) dürfen nicht im Zeitraum der Winterruhe der Reptilien und Amphibien erfolgen (außer nach erfolgreicher Absammlung).

6) Die ökologische Bauaufsicht hat sicher zu stellen, dass bei allen Einzelbäumen (gemäß dem Wiener Baumkataster, aber auch bei den in den Lageplänen mit den ONen 311.17, 311.18, 311.19, 311.20, 311.21, 311.22 sowie 311.23, jeweils in der Fassung 02 [6. Abänderung] vom Jänner 2025), die sich innerhalb des Baufeldes befinden und erhalten werden können, als auch am Rand des Baufeldes befinden, entsprechende Baumsicherungsmaßnahmen durchgeführt werden. Dies betrifft sowohl den physischen Schutz der Baumstämme vor Verletzungen durch Baumaschinen als auch den Schutz des Wurzelbereichs (Befahren mit Fahrzeugen ist zu unterbinden). Generell ist der Baumbestand – soweit bautechnisch möglich – zu erhalten.

7) Für die vorgesehenen Rekultivierungen und die Anlage von ökologischen Ausgleichsflächen und Gestaltungsflächen dürfen nur standortsgerechte heimische Pflanzen, bzw. standorttypisches regionales Saatgut (und Gehölzpflanzen) verwendet werden. Die Verwendung von potenziellen Wirtspflanzen des bakteriellen Feuerbrandes ist nicht zulässig. Im Straßenraum sind auch Ziergehölze (mit attraktiven Blüten bzw. Früchten) zulässig.

8) Als eingriffsmindernde Maßnahme ist eine fachkundige Kontrolle von Altbäumen vor der Fällung auf die Anwesenheit von Fledermäusen und die Betreuung/Versorgung aufgefundener Fledermäuse durchzuführen. Ebenso ist eine Fällung von Bäumen außerhalb der Vegetationsperiode (Anfang Oktober bis Ende Februar) erforderlich, um Verluste an Individuen sowie Störung von Fledermäusen an der Reproduktionsstätte und am

Überwinterungsort zu vermeiden. Werden Gebäude (Schuppen, Kleingartengebäude etc.) in den Sommermonaten abgebrochen, so sind die Bauwerke davor von der ökologischen Bauaufsicht auf gebäudebrütende Vogelarten oder Zwischenquartiere von Fledermäusen zu prüfen. Wird eine Besiedlung festgestellt, sind entweder Maßnahmen, wie das Absiedeln (schonender Fang per Hand oder Netz und Wiederaussetzung) von Tieren zu veranlassen, oder die Arbeiten bis zum flüggewerden der Jungtiere einzustellen.

9) Die Verwendung von Herbiziden ist im Bereich der gesamten Baustelle nicht zulässig. Sollte es zu einem Massenaufkommen von Neophyten (zB Ambrosia artemisifolia) oder anderen problematischen Arten, so ist dieses mechanisch zu bekämpfen.

10) Im Bereich des Grundstücks Jagdschloßgasse 15 ist aufgrund eines Amphibienvorkommens während der gesamten Bauzeit (von Februar bis November) ein Amphibienzaun aufzustellen, um ein Einwandern in das Baufeld zu verhindern. Sollten anderenorts weitere Amphibienvorkommen bekannt werden, ist die ökologische Bauaufsicht zu befassen. Wenn die ökologische Bauaufsicht dies für erforderlich hält, ist diese Maßnahme auch an den weiteren Auffindungsorten umzusetzen.

11) Die ökologischen Ausgleichsflächen sind auf Dauer des Bestands zu sichern und entsprechend dem Pflegekonzept hinsichtlich der ökologischen Ausgleichsziele zu managen und zu erhalten. Insbesondere müssen Extensivwiesen gemäht werden und dürfen nicht verbrachen.

12) Werden transparente Elemente wie größere Glasflächen verwendet (Bahnhöfe/Haltestellen, Bahnsteige und Lärmschutzwände), so sind diese zur Verringerung des Vogelschlagrisikos bestmöglich nach dem Stand der Technik zu markieren (siehe Leitfaden der Wiener Umweltanwaltschaft). Um das Kollisionsrisiko für Vögel zu reduzieren, ist eine Markierung von Glasflächen gemäß Regelwerk 03.01.07 der ÖBB in Übereinstimmung mit der Studie „Vermeidung von Vogelanprall an Glasflächen“ (Rössler 2008) bzw. den aktuellen Erkenntnissen in diesem Fachbereich vorzunehmen. Dies bedeutet, es werden Linien mit einer Stärke von 4 mm, Farbe RAL 7024 Graphitgrau (oder Schwarz), Kantenabstand 48 mm, vollflächig auf den Bauteil aufgebracht. Es dürfen ausschließlich solche Muster verwendet werden, die als „hoch wirksam“ (iS der ONR 191040, vertikale Streifen) eingestuft wurden.

(Hinweis: Neueste Studien [Rössler, 2020] weisen auf Scheiben aus PVB Verbundglas mit einem Raster aus metallisch spiegelnden Punkten, die an der PVB-Schicht angebracht sind, als mögliche Alternativen hin. Geeignete Muster an Glasscheiben finden sich im Musterblatt der Wiener Umweltanwaltschaft [wua-vogelanprall-muster.pdf, 2019]).

13) Hinsichtlich der geplanten Beleuchtung der Bahnanlagen sind Leuchtmittel zu verwenden, die hinsichtlich der Insekten einen kurzwelligen Spektralbereich aufweisen (zB LED-Leuchten). Leuchtmittel mit UV- und hohem Blauanteil im Emissionsspektrum sind zu vermeiden, da vor allem Nachtfalter davon angelockt werden. Für die Leuchtkörper sind geschlossene Gehäuse, die nach oben abgedeckt sind, zu verwenden (Full cut off – Leuchten). Die Oberflächentemperatur von Leuchten sollte unter 60 Grad C liegen. In sicherheitsrelevanten Bereichen der Bahnhöfe muss laut Projektwerberin eine Lichtfarbe von 4.000 K gegeben sein. Alle weiteren Bereiche sind mit maximal 3.000 K gemäß den Vorgaben des Österreichischen Leitfadens Außenbeleuchtung zu beleuchten.

14) Während der Betriebsphase ist iS einer begleitenden Kontrolle sicherzustellen, dass die neu anzulegende Bepflanzung zumindest in den ersten drei Jahren regelmäßig betreut und bewässert wird

15) Ein regelmäßiger Rückschnitt von gepflanzten Sträuchern ist bei rasch wachsenden Frühlingsblühern (Strauchsortiment „C“ – Ziersträucher lt. Technischem Bericht mit der Nummer 486.1 in der Fassung F04 [Jänner 2025]) wie beispielsweise Flieder (Syringa vulgare), Korkspindelstrauch (Euonymus alatus), Fingerstrauch (Potentilla fruticosa), Nippon-Spierstrauch (Spiraea nipponica), Forsythie (Forsythia x intermedia), Weigelie (Weigelia 'Bristol Ruby') und andere Arten alle 5 Jahre zulässig, wobei dieser Rückschnitt abschnittweise und zeitlich versetzt erfolgen sollte.

Bei allen anderen Sträuchern (Strauchsortiment – Gehölzliste D) ist ein Rückschnitt nur dort durchzuführen, wo Lärmschutzwände bzw. Servicewege freigehalten werden müssen.

Ein Rückschnitt von standortsgerechten Sträuchern ist zur Freihaltung der Wiesenbereiche auf der „externen Ausgleichsfläche“ zulässig, jedoch abschnittsweise und zeitlich gestaffelt.

16) Spätestens drei Monate vor Beginn der Bauarbeiten (dazu zählen auch die erforderliche Baufeldfreimachung inklusive Rodungsarbeiten} ist eine ökologische Aufsicht gemäß § 30 Abs. 3 Wiener Naturschutzgesetz zu bestellen und der Naturschutzbehörde schriftlich bekannt zu geben.

Wie die mit der ökologischen Bauaufsicht betrauten Personen, die entsprechend den Vorgaben der RVS 04.05.11 (,,Umweltbaubegleitung“) zu beauftragen sind, haben die mit der ökologische Aufsicht betrauten Personen nachweislich nachfolgende Qualifikationen nachzuweisen:

• Abgeschlossene Universitätsausbildung, insbesondere auf den Gebieten der Zoologie, der Botanik und der Landschaftsplanung.

• langjährige Berufserfahrung auf den Fachgebieten Vegetations- und Tierökologie, Landschaftsplanung sowie angewandter Naturschutz (Artenschutz).

• Ausreichende Erfahrung und Praxis als ökologische Aufsicht und in der Umsetzung ökologischer Maßnahmen im Bewilligungsverfahren.

• Mehrjährige Erfahrung und Praxis auf dem Gebiet des Biotopmanagements.

17) Die ökologische Aufsicht hat alle ihre Beobachtungen zu dokumentieren und unaufgefordert halbjährlich (Ende Juli und Ende Jänner für die jeweiligen Halbjahre} der Naturschutzbehörde einen schriftlichen Bericht vorzulegen, in dem Begehungsprotokolle, laufenden Arbeiten, Abweichungen vom Projekt und außergewöhnliche Ereignisse (nicht projektgemäße Durchführung, Störfälle etc.) inklusive Fotodokumentation mit GPS-Koordinaten darzustellen sind. Bei nicht projektgemäßer Durchführung sind Handlungsalternativen vorzuschlagen und der Behörde vorzulegen. Bei Maßnahmen und Ereignissen, die eine projektgemäße Ausführung des Vorhabens bzw. die Einhaltung der unbedingt erforderlichen Maßnahmen bzw. Auflagen unmöglich machen (Gefahr in Verzug), ist die Naturschutzbehörde unverzüglich zu informieren. Die Aufgaben der ökologischen Aufsicht sind insbesondere:

• Überprüfung der Umsetzung der im Projekt vorgesehenen Maßnahmen sowie der von den Behörden vorgeschriebenen Auflagen.

• Das Absammeln und Verbringen von Schutzgütern im lebenden Zustand auf die entsprechenden Ausgleichflächen, die Begleitung der Baufeldfreimachung inklusive Rodungen, die Begleitung der Bauphase, die Anleitung und Überwachung der Rekultivierungsmaßnahmen sowie der trassennahen und trassenfernen Ausgleichsmaßnahmen und die Nachsorge des Bauvorhabens.

• Von besonderer Bedeutung ist die Überprüfung des Baufeldes auf das tatsächliche Vorkommen von gemäß der Wiener Naturschutzverordnung (streng) geschützten Arten (zB Säugetiere, Säugetiere/Fledermäuse, Vögel, Reptilien, Amphibien, Landschnecken) vor der Baufeldfreimachung bzw. noch einmal vor Baubeginn.

• Beim Nachweis von Exemplaren der im Spruch angeführten (streng) geschützten Tierarten (zB Säugetiere, Fledermäuse, Vögel, Reptilien, Amphibien, Landschnecken) sind diese

fachgerecht zu bergen (zu fangen) und in die bereits näher bezeichneten trassennahen und trassenfernen Ausgleichsflächen zu verbringen.

• Es ist eine permanente Überwachung der Einhaltung der Grenzen des Baufeldes von der ökologischen Aufsicht durchzuführen, insbesonders in ökologisch sensiblen Bereichen. Bei einer möglichen Gefährdung von gemäß der Wiener Naturschutzverordnung (streng) geschützten Arten in sensiblen Jahresphasen (Brutzeiten, Jungenaufzucht, Zeiträume verdichteter Wanderungen etc.) sind während der Bauzeit die Bauabläufe gemäß den Vorgaben der ökologischen Aufsicht zur Vermeidung wesentlicher Auswirkungen anzupassen.

• Von der ökologischen Aufsicht ist ein Pflegekonzept für die trassennahen und trassenfernen Ausgleichsflächen und Gestaltungsflächen für die nächsten 10 Jahre zu erarbeiten und die Durchführung der Anlage zu überwachen. Danach ist die Betreuung der ökologischen Ausgleichsflächen und Gestaltungsflächen für die nächsten 10 Jahre unbedingt zu überwachen.

• Die mit der ökologische Aufsicht betrauten Personen haben die Einhaltung der Durchführung aller ökologischen und umweltrelevanten im Projekt vorgesehenen Maßnahmen sowie der Bescheidauflagen vor und während des Baus sowie auch die Nachsorge des Bauvorhabens, die Umsetzung aller Maßnahmen zum Schutz des Naturraumes und die Durchführung der Rekultivierungs- und trassennahen bzw. trassenfernen Ausgleichsmaßnahmen zu überwachen und zu dokumentieren. Festgestellte Abweichungen sind dem Verpflichteten gegenüber zu beanstanden und, wenn den Beanstandungen nicht fristgemäß entsprochen wird, die Abweichungen der Naturschutzbehörde mitzuteilen.

• Den Anweisungen der ökologischen Aufsicht ist Folge zu leisten.

18) Sämtliche Bauvorbereitungen (Baufeldfreimachung inklusive Rodungen, Abtrag von Böschungen, etc.) dürfen nicht zur Zeit der Winterruhe zB der Reptilien erfolgen, außer es hat davor eine erfolgreiche und zeitnahe Absammlung von Tieren inklusive Transport im lebenden Zustand in die vorgesehenen trassennahen und trassenfernen Ausgleichsflächen stattgefunden.

19) Ausschließlich für den Fall, dass dennoch Individuen des Weißbrustigels (Erinaceus concolor}, des Dachses (Metes me/es} und/oder der Zauneidechse (Lacerta agilis) zur Zeit der Winterruhe in ihren Ruhestätten im Baufeld tatsächlich nachgewiesen werden, sind jene "Nachweisflächen" durch physische Absperrungen zu kennzeichnen und von sämtlichen Bauvorbereitungen - wie Rodungen, Abtrag von Böschungen, weitere Tätigkeiten zur Baufeldfreimachung - auszunehmen. Diese Arbeiten dürfen auf den "Nachweisflächen" erst

nach der Winterruhe erfolgen, wenn die Tiere wieder aktiv sind und eine erfolgreiche Absammlung von Tieren inklusive Transport im lebenden Zustand in die vorgesehenen trassennahen und trassenfernen Ausgleichsflächen stattgefunden hat.

20) Zwischen dem Ende der Absammlung der Schutzgüter inklusive ihrer Verbringung in die jeweils geeigneten trassennahen und trassenfernen Ausgleichsfächen und dem Beginn der Baufeldfreimachung darf ein Intervall von höchstens einer Arbeitswoche nicht überschritten werden.

21) Zwischen dem Ende der Baufeldfreimachung und dem Beginn der tatsächlichen Bauarbeiten darf ein Intervall von höchstens einer Arbeitswoche nicht überschritten werden.

22) Sollten diese beiden Intervalle - aus welchem Grund auch immer - nicht eingehalten werden können, so ist erneut ein Nachweis von Individuen der gemäß der Wiener Naturschutzverordnung (streng) geschützten Arten (zB Säugetiere, Fledermäuse, Vögel, Reptilien, Amphibien, Landschnecken) im Baufeld durchzuführen. Das gilt jedenfalls immer dann, wenn die nächste Aktivitätsphase der gemäß Wiener Naturschutzverordnung (streng) geschützten Arten bereits begonnen hat. Nur für den Fall, dass Individuen festgestellt werden, sind diese wiederum fachgerecht zu bergen (zu fangen) und in die bereits näher bezeichneten trassennahen und trassenfernen Ausgleichsflächen zu verbringen, um Tötungen von Individuen zu vermeiden.

23) Wenn der projektgemäße Bauzeitenablaufplan nicht eingehalten wird bzw. die Baufeldfreimachung nicht wie geplant im Winterhalbjahr stattfinden kann, dürfen dennoch sämtliche Bauvorbereitungen (Baufeldfreimachung inklusive Rodungen, Abtrag von Böschungen, etc.) stattfinden, allerdings nur unter der Voraussetzung, dass sie nicht in der Brutzeit der Vögel von 15. März bis 15. Juli stattfinden. Denn nur so kann eine zusätzliche Tötung von Entwicklungsstadien und Zerstörung oder Beschädigung von Nestern und Eiern von Vögeln vermieden werden. Das bedeutet, dass spätestens am 13. März das Absammeln der faunistischen Schutzgüter abgeschlossen sein muss. Der Beginn ist abhängig von der Witterung jedenfalls so zu wählen, dass das Absammeln bis spätestens 13. März erfolgreich durchgeführt werden kann.

24) Am Folgetag zum Tag des Abschlusses des Absammelns und Abtransports der Schutzgüter, jedoch spätestens am 14. März, haben die Rodungsarbeiten als erster Schritt der Baufeldfreimachung zu beginnen. Die weiteren Schritte haben unmittelbar danach zu erfolgen.

25) Die ökologische Aufsicht hat sicher zu stellen, dass bei allen Einzelbäumen (gemäß dem Wiener Baumkataster, aber auch bei den in den Lageplänen mit den ONen 311.17, 311.18, 311.19, 311.20, 311.21, 311.22 sowie 311.23, jeweils in der Fassung 02 [6. Abänderung] vom Jänner 2025), die sich innerhalb des Baufeldes befinden und erhalten werden können, als auch am Rand des Baufelds befinden, entsprechende Baumsicherungsmaßnahmen durchgeführt werden. Dies betrifft sowohl den physischen Schutz der Baumstämme vor Verletzungen durch Baumaschinen als auch den Schutz des Wurzelbereichs (Befahren mit Fahrzeugen ist zu unterbinden}. Generell ist der Baumbestand - soweit bautechnisch möglich - zu erhalten.

26) Für die vorgesehenen Rekultivierungen und die Anlage von ökologischen Ausgleichsflächen und Gestaltungsflächen dürfen nur standortgerechte heimische Pflanzen bzw. standorttypisches regionales Saatgut (und Gehölzpflanzen} verwendet werden. Die Verwendung von potenziellen Wirtspflanzen des bakteriellen Feuerbrandes ist nicht zulässig. Im Straßenraum sind auch Ziergehölze mit attraktiven Blüten bzw. Früchten zulässig.

27) Als eingriffsmindernde Maßnahme ist eine fachkundige Kontrolle von Altbäumen vor der Fällung auf die Anwesenheit von Fledermäusen und die Betreuung/Versorgung aufgefundener Fledermäuse durchzuführen. Ebenso ist eine Fällung von Bäumen außerhalb der Vegetationsperiode (Anfang Oktober bis Ende Februar} erforderlich, um Verluste an Individuen sowie Störung von Fledermäusen an der Reproduktionsstätte und am Überwinterungsort zu vermeiden. Werden Gebäude (Schuppen, Kleingartengebäude etc.} in den Sommermonaten abgebrochen, so sind die Bauwerke davor von der ökologischen Aufsicht auf gebäudebrütende Vogelarten oder Zwischenquartiere von Fledermäusen zu prüfen. Wird eine Besiedlung festgestellt, sind entweder Maßnahmen, wie das Absiedeln (schonender Fang per Hand oder Netz und Wiederaussetzung} von den Tieren zu veranlassen, oder die Arbeiten bis zum Flüggewerden der Jungtiere einzustellen.

28) Die Verwendung von Herbiziden ist im Bereich der gesamten Baustelle sowie im Betrieb nicht zulässig. Sollte es zu einem Massenaufkommen von Neophyten (zB Ambrosia artemisifolia) oder anderen problematischen Arten kommen, so ist dieses mechanisch zu bekämpfen.

29) Auf der auf Gst. Nr. 306, KG 01652 Breitenlee, anzulegenden ökologischen Ausgleichsfläche kann weiterhin die Ausübung der Jagd stattfinden. Es dürfen jedoch keine jagdlichen Einrichtungen wie Hochstände, Wildfütterungen etc. neu angelegt werden. Ebenso ist das Befahren mit Kraftfahrzeugen zur Ausübung der Jagd nicht gestattet.

30) Vor der Absiedelung (streng) geschützter Tierarten sind auf den Umsiedelungsflächen (Gst.Nr. 133, EZ 390, in der KG Auhof, (01201), Nikolaiwiese (Waldrand/Wiese), Gst.Nr. 151, EZ 390, in der KG Auhof (01201), Grünauerteich, Gst.Nr. 893/1, EZ 575, in der KG Hütteldorf (01206), im Umfeld der Haltestelle Wolf in der Au der Westbahn, Gst.Nr. 470/4, EZ 3940, in der KG Hütteldorf (01206)) lebensraumverbessernde Maßnahmen für Reptilien, Insekten und weitere Kleintiere durchzuführen, wobei pro Hektar verfügbarer Fläche jeweils 4 Strukturelemente (3 Asthaufen, 1 Steinhaufen) als Verstecke zu errichten sind.

Für den Fall, dass die Lebensraumeignung auf den für die Umsiedlung der Zauneidechse vorgesehenen Flächen (Gst.Nr. 133, EZ 390, in der KG Auhof, (01201), Nikolaiwiese (Waldrand/Wiese), Gst.Nr. 151, EZ 390, in der KG Auhof (01201), Grünauerteich, Gst.Nr. 893/1, EZ 575, in der KG Hütteldorf (01206), im Umfeld der Haltestelle Wolf in der Au der Westbahn, Gst.Nr. 470/4, EZ 3940, in der KG Hütteldorf (01206)) nicht gegeben ist, sind diese Flächen zusätzlich gemäß folgenden Kriterien auszugestalten (LAUFER, 2014):

• 20-25 % Sträucher,

• 10-15 % Brachflächen (zB Altgras, Stauden),

• 20-30 % dichtere Ruderalvegetation,

• 20-30 % lückige Ruderalvegetation auf überwiegend grabbarem Substrat und

• 5-10 % Sonnenplätze, Eiablageplätze und Winterquartiere (zB durch Steinhaufen, Reisig- oder Altholzhaufen sowie Sandlinsen).

Durch diese fachgerechte Ausgestaltung auf diesen Flächen wird so eine halboffene und mosaikartige Offenlandschaft erschaffen, die nicht nur für die Zauneidechse, sondern auch für andere im Projekt betroffene, geschützte Arten einen geeigneten Lebensraum (“Ersatzhabitat”) darstellt.

Dieses “Ersatzhabitat” für die Zauneidechse muss zentrale Strukturen aus Steinhaufen und Reisighaufen aufweisen (Bezüglich der Errichtung von Steinhaufen wird auf das “Praxismerkblatt Kleinstrukturen. Steinhaufen und Steinwälle” von A. Meyer et al. (2011), (Hrsg.) karch (Koordinationsstelle für Amphibien- und Reptilienschutz in der Schweiz) verwiesen).

Die Stein- und Reisighaufen müssen jährlich ausgemäht sowie auf ihre Funktionsfähigkeit hin kontrolliert und ggf. verbessert werden.

31) Die Absiedelung der (streng) geschützten Tierarten hat während der Aktivitätszeit der jeweiligen Schutzgüter zu erfolgen. In Bereichen mit Nachweisen der Zauneidechse hat die Absiedelung einen weiteren Fangzeitraum zu umfassen, der im Frühjahr vor der Eiablage dieser Art (April/Mai) stattfindet.

32) Potenzielle Biotopbäume, die als Fledermausquartiere dienen können, müssen im Zeitraum vom 15. September bis spätestens 15. Oktober gefällt werden.

33) Bei Baumfällungen sind auf allen vom Vorhaben in der Bauphase beanspruchten Flächen alle Laubbäume mit einem Brusthöhlendurchmesser (BHD) von ≥ 40 cm unmittelbar vor den Fällungs- und

34) Schnittmaßnahmen auf Fledermaus-Quartiere zu kontrollieren. Insbesondere Pappeln und Platanen weisen oftmals Astlöcher und Spalten auf, in denen sich Fledermaus-Quartiere befinden können. Die Kontrollen auf Fledermäuse müssen durch Vertreterinnen/Vertreter der ökologischen Aufsicht mit Fachexpertise der Fledermauskunde mittels einer Hebebühne oder Seilklettertechnik und unter Einsatz einer Endoskopkamera durchgeführt werden. Die durchgeführten Kontrollmaßnahmen sind fotografisch zu dokumentieren und der Naturschutzbehörde zu übermitteln. Bei Funden von Fledermäusen oder Fledermaus-Quartieren ist die Naturschutzbehörde, mit dem Ziel der Abklärung allenfalls zu setzender Maßnahmen, umgehend davon in Kenntnis zu setzen. Erst danach kann ein Transport im lebenden Zustand durch Vertreterinnen/Vertreter der ökologischen Aufsicht durchgeführt werden.

35) Als Ausgleich für beanspruchte Fledermausquartiere müssen vor Baubeginn pro 2 km Trassenabschnitt Ersatzquartiere in Gruppen zu je 5 Nistkästen an bestehenden alten Bäumen in 100 m Umkreis beiderseits der Trasse zur Verfügung gestellt werden.

36) Die Ausgleichsfläche in Breitenlee und die Ausgleichsflächen in Kagran (Plan mit der Nummer 486.3.10-6.AE Externe Ausgleichsfläche Kagran) müssen bereits vor Baubeginn umgesetzt werden. Konkrete Detailplanungen für diese ökologischen Ausgleichsflächen sind spätestens 1 Monat nach Ausstellung des rechtsgültigen Bescheides mit einem Pflege- und Nutzungskonzept, das auch Angaben zu einem Neophytenmanagement zu umfassen hat, der Behörde zu übermitteln. Die Detailplanung in Breitenlee ist mit dem Ziel zu erstellen, lockere Gehölzstrukturen und Offenlandflächen (Magerrasen mit hohem Blühangebot, Ruderalflächen) in mosaikartiger Verzahnung zu schaffen, wobei nicht nur die Pflanzung von Sträuchern, sondern auch von Bäumen bzw. Baumgruppen vorzusehen ist. Zusätzlich sind auf dieser Fläche für Reptilien in gut besonnten Bereichen lebensraumverbessernde Maßnahmen

umzusetzen, die aus 4 Steinriegeln mit Sandlinse, 5 Steinhaufen und 7 Asthaufen bestehen. Die Ausgleichsflächen in Kagran müssen entsprechend den Lebensraumansprüchen der Zauneidechse gestaltet werden und mit lebensraumverbessernden Maßnahmen (2 Steinriegel mit Sandlinse, 3 Steinhaufen, 3 Asthaufen) zusätzlich aufgewertet werden.

37) Das im Landschaftspflegerischen Begleitplan 486.1-6.AE, Revision 4 vom 27.01.2025, wobei dessen Umsetzung auf die Pflanzung von insgesamt sind 1.100 Bäumen (und davon 420 „Klimabäume“) abzielt, vorgesehene Angebot an die Bevölkerung für die Pflanzung von „Klimabäume“ hat bis drei Monate vor Baubeginn den Bezugsberechtigten zu erfolgen. Werden die 420 Stück „Klimabäume“ lt. dieser Planunterlage nicht nachweislich bis zur Baufertigstellung umgesetzt sind die fehlenden Bäume (auf die Zahl 420) an anderen geeigneten Flächen im Stadtraum von Wien bis sechs Monate nach Baufertigstellung zu pflanzen. Auf der Ausgleichsfläche Breitenlee sind ergänzend zu den Angaben im erwähnten Landschaftspflegerischen Begleitplan weitere 197 Bäume zu pflanzen; die Gesamtanzahl zu pflanzender Bäume in Breitenlee beträgt daher in Summe 305.

38) Bei allen Baum-Neupflanzungen ist Bedacht darauf zu nehmen, dass möglichst große (und alte) Bäume verwendet werden. Dies ist durch die Pflanzung von Baum-Qualitäten mit einem Mindeststammumfang ab 15 cm und einer Mindeststammhöhe ab 180 cm sicherzustellen. In den Gestaltungsflächen sind gemäß Landschaftspflegerischer Begleitplan 486.1-6.AE, Revision 4 vom 27.01.2025 50 Stück so genannte „XL-Bäume“ (das sind Bäume, die bereits ein Alter von rd. 25 Jahren und entsprechende Größe erlangt haben) zu pflanzen. Weitere 50 XL-Bäume sind auf der ökologischen Ausgleichsfläche in Breitenlee zu pflanzen.

39) Für unmittelbar hart an der Grenze zur Projektumhüllenden wachsenden Bäume sind nach Maßgabe der ökologischen Bauaufsicht physische Absperrungen der Kronentraufräume mit Bretterwand oder Zaun vorzunehmen.

40) Die Umsetzung der Maßnahmen auf den Gestaltungsflächen hat zum jeweils frühestmöglichen Zeitpunkt nach Beendigung der Baumaßnahmen zu erfolgen.

41) Von der Pflanzung des Sommerflieders (*Buddleja davidii*) ist generell abzusehen.

42) Im Bereich der ökologischen Ausgleichsfläche sind ergänzend zu dem im Landschaftspflegerischen Begleitplan beschriebenen Gehölzsortiment Berg-Ahorn (*Acer pseudoplatanus*) und Sal-Weide (*Salix caprea*) als biodiversitätswirksame Baumarten zu pflanzen. Die Pflanzung der Stiel-Eiche (Quercus robur) als besonders biodiversitätswirksame Baumart ist zudem zu forcieren.

43) Vor und während der Bauphase sowie in der Betriebsphase im 1., 3., 5. und 10 Jahr nach der Fertigstellung des Vorhabens ist durch ein tierökologisches Monitoring die ökologische Funktionsfähigkeit der CEF- und FCS-Maßnahmen für Fledermäuse und Reptilien (Zauneidechse) zu überwachen. Dies trifft auf folgende Bereiche / Flächen und den darauf zu errichtenden Strukturen zu:

- Ersatzquartiere für Fledermäuse in Gruppen zu je 5 Nistkästen pro 2 km Trassenabschnitt an bestehenden alten Bäumen in 100 m Umkreis beiderseits der Trasse
- Lebensraumverbessernde Maßnahmen für die Zauneidechse (Steinhaufen, Asthaufen) auf den auf den dafür vorgesehenen Grundstücken in Wien 13, Lainzer Tiergarten und Wien 14
- Lebensraumverbessernde Maßnahmen für die Zauneidechse (Steinriegel, Steinhaufen, Asthaufen) auf der Ausgleichsfläche in Breitenlee
- Weitere Ausgleichsflächen (Ruderalfluren und Offenlandflächen) im Ausmaß von ca. 1,7 ha in Kagran mit lebensraumverbessernden Maßnahmen für die Zauneidechse, deren Ausmaß auf der Ausgleichsfläche in Breitenlee nicht umgesetzt werden kann

Das Monitoring ist durch entsprechend qualifizierte Fachpersonen durchzuführen. Der Untersuchungsumfang ist so zu wählen, dass zuverlässige und nachvollziehbare Aussagen in Bezug auf die ökologische Funktionsfähigkeit ableitbar sind. Bei Feststellung von Defiziten sind Maßnahmen zu deren Behebung umzusetzen.

Nach Beendigung des tierökologischen Monitorings hat in Abständen von 5 Jahren auf Bestandsdauer der Schiene eine Erhaltungskontrolle der Maßnahmenflächen zu erfolgen. Dabei werden alle Maßnahmenflächen des ggst. Fachbereichs vor Ort begangen und deren Vorhandensein inkl. allfälliger Mängel (Fläche, Zustand) dokumentiert.

Die Ergebnisse des tierökologischen Monitorings (Bericht mit angeschlossener Fotodokumentation) sind der Behörde schriftlich spätestens am Jahresende des Monitoringjahres zur Kenntnis zu bringen.

44) Vor Baubeginn ist ein konkreter Bepflanzungsplan zu erstellen und der ökologischen Bauaufsicht unaufgefordert zu übermitteln. Die ökologische Bauaufsicht hat in weiterer Folge die Umsetzung der Bepflanzungsmaßnahmen zu überprüfen und bei Nichteinhaltung entsprechende Schritte zu setzen, um die Planvorgaben zu erfüllen. Im Bepflanzungsplan sind genaue Lage, Pflanzenart und Pflanzklasse der Gehölze darzustellen.

45) Im Bereich Versorgungsheimstraße / Waldvogelstraße sind folgende Maßnahmen zu setzen:

- Pflanzung von bahnbegleitenden Bäumen an der derzeit festgelegten Gestaltungsfläche G14-I im Bereich der Versorgungsheimstraße;

- Die bestehenden Bäume, die nicht unmittelbar von der Verkehrsfläche in der Waldvogelstraße berührt sind, müssen aus gestalterischer Sicht erhalten bleiben;

- Im Bereich zwischen der Egon-Schiele-Gasse entlang der Waldvogelstraße sind in die Zeile der Stellplätze fünf hochkronige Bäume zu setzen.

- Auch zwischen der Egon-Schiele-Gasse und Versorgungsheimstraße sind auf der vorhandenen Freifläche je nach Platzbedarf zwei bis drei Bäume zu setzen.

- Im Bereich der Kreuzung mit der Versorgungsheimstraße sind die technischen Möglichkeiten der maximalen Ausreizung von Bepflanzung auszuloten und umzusetzen.

Mit den aufgezeigten Anforderungen – Erweiterungen sind entsprechenden Vorgaben von Stadt Wien und der Projektwerberin denkbar – werden wesentliche Gestaltungsaufgaben benannt.

Anzustreben sind konkrete Vorschläge in technischer Ausführung für den gesamten Gestaltungsbereich in Verbindung mit konkreten Ausführungsangaben.

46) Entlang der Lärmschutzwand – soweit diese nicht durch die Bäume auf dem Grundstück abgedeckt sind – sind, nach Befassung des Eigentümers (bzw. der Eigentümer) des Grundstücks Steinlechnergasse 20/4, 1130 Wien (Gst. Nr. 76/21, KG 01207 Lainz, EZ 1101), wieder hochkronige Bäume zu setzen und im Falle dessen Ablehnung vor den Mauern Gitterwände für eine Bepflanzung mit Kletterpflanzen aufzustellen.

47) Die im Technischen Bericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan vom Jänner 2025 mit der ON 486.1-6.AE als auch in den dazugehörigen Planteilen (ONen 486.2-1.AE, 486.3.1-6.AE bis 486.3.8-6.AE sowie 486.4.1-1.AE bis 486.4.6-1.AE) sowie in den Ergänzenden Unterlagen zum Ideenwettbewerb (Technischer Bericht vom 01.03.2024 mit der ON 2 und Gestaltungsplan Teil 1 – Nord mit der ON 3) enthaltenen Maßnahmen sind entlang des dargestellten Trassenabschnittes und bei den Halstestellenbereichen umzusetzen.

48) Bei sämtlichen Baumpflanzungen entlang der Trasse sind Bäume als Hochstammpflanzung mit einer Gesamthöhe von mindestens 4 m setzen.

49) Bei sämtlichen Strauchpflanzungen entlang der Trasse sind Sträucher mit einer Pflanzgröße 80/100 und einem Abstand von ca. 1,5 m bis 2 m zu setzen. Böschungs- bzw. bahnbegleitenden Strauchpflanzungen sind mindestens 3-reihig zu setzen. Wo dies aus platztechnischen Gründen nicht möglich ist, kann auf 2- oder 1-reihig reduziert werden.

50) Sämtliche Gehölzpflanzungen und Wiesen-/Raseneinsaaten im Trassenbereich des ggst. Bahnabschnittes sind zum vegetationstechnisch frühestmöglichen Zeitpunkt nach Beendigung der Bautätigkeiten umzusetzen.

51) Entlang der Lärmschutzwände dürfen keine Logos, Reklamen etc. angebracht werden. Davon ausgenommen sind Hinweisschilder bzw. Gefahrenhinweise.

3. Im Übrigen werden die oben unter A. und B. genannten Beschwerden gegen die Bescheide 1 und 2 als unbegründet abgewiesen.

B)

Die Revision gegen Spruchpunkt I.A) ist gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG zulässig.

II. den Beschluss gefasst:

A)

1. Die Beschwerden 1 bis 10 werden, soweit sie sich gegen Spruchpunkt VI. von Bescheid 1 (Vorschreibung von Kommissionsgebühren des Bundes) richten, zurückgewiesen.

2. Die Beschwerden 11 bis 13 werden, soweit sie sich gegen Spruchpunkt III.) von Bescheid 2 (Vorschreibung einer Verwaltungsabgabe) richten, zurückgewiesen.

B)

Die Revision gegen die Spruchpunkt II.A) 1. und II.A) 2. ist gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG nicht zulässig.

Entscheidungsgründe:

I. Einleitung / Verfahrensgang:

1. Den – zusammengefasst behandelten – Rechtssachen lag der Antrag bzw. lagen die Anträge der PW auf Genehmigung eines im Wesentlichen in Errichtung und Betrieb einer Eisenbahnanlage bestehenden Vorhabens gemäß dem UVP-G 2000 wie auch sonstiger Verwaltungsvorschriften, darunter insb. dem Eisenbahngesetz 1957 (im Folgenden: **EisbG**) oder dem Wiener Naturschutzgesetz (im Folgenden: **Wr NSchG**), zugrunde. Dem Antrag bzw. den Anträgen hatte die PW neben zahlreichen, das Vorhaben verbal und planlich beschreibenden bzw. darstellenden Dokumenten eine aus wiederum einer Vielzahl von Unterlagen bestehende Umweltverträglichkeitserklärung (im Folgenden auch: **UVE**), in der sie va. die Auswirkungen auf bestimmte Umweltfaktoren wie Menschen, die Biologische Vielfalt oder das Klima beschrieb, angeschlossen.

Die PW führte in den erwähnten Projektunterlagen auch aus, welchen Beitrag das Vorhaben aus ihrer Sicht zu öffentlichen Interessen leiste: So könnte va. die mögliche Taktung von 30 auf 15 Minuten halbiert werden. Auch würden neu errichtete und gestaltete Haltestellen hinsichtlich der Barrierefreiheit gegenüber dem Ist-Bestand verbessert und überhaupt die Verbindung mit anderen öffentlichen Verkehrsträgern vereinfacht.

2. Über diese Anträge führten die belangten Behörden insb. eine Umweltverträglichkeitsprüfung (im Folgenden auch: **UVP**), und die belangte Behörde 1 auch eine mündliche Verhandlung durch, und erteilten danach, wenn auch unter Vorschreibung zahlreicher Nebenbestimmungen in Form von Auflagen, dem Vorhaben die Genehmigung. Dabei wandte die belangte Behörde 1 neben den Genehmigungsbestimmungen des UVP-G 2000 jedenfalls auch jene des Bundesgesetzes über Eisenbahn-Hochleistungsstrecken (bzw. das „Hochleistungsstreckengesetz“; im Folgenden: **HLG**), des Denkmalschutzgesetzes (im Folgenden: **DMSG**), des EisbG und des Wasserrechtsgesetz 1959 (im Folgenden: **WRG**) an. Die belangte Behörde 2 prüfte wiederum die Genehmigungsfähigkeit nach dem Wr NSchG an.

3. Gegen die Bescheide erhoben eine als Umweltorganisation anerkannter Verein, drei gebildete Bürgerinitiativen wie auch mehrerer sonstige juristische oder natürliche Personen Beschwerden. Sie machten in den Rechtsmitteln ua. die Unzuständigkeit der die Genehmigungen erteilenden Verwaltungsbehörden, die Verletzungen von Vorschriften des Verfahrensrechts, wie etwa nicht ausreichende Ermittlungstätigkeiten zum Sachverhalt, die Befangenheit der belangten Behörde 1, und überhaupt die Heranziehung befangener Sachverständiger durch diese, oder nicht rechtmäßig vorgeschriebene Nebenbestimmungen

geltend. Behauptet wurden auch zahlreiche inhaltliche Rechtswidrigkeiten, etwa aufgrund der Nichteinhaltung von im UVP-G 2000 enthaltenen Genehmigungsvoraussetzungen betreffend den Schutz des Klimas.

4. Das mit der Behandlung der Beschwerden befasste Bundesverwaltungsgericht (im Folgenden: **BVwG**) wies zunächst zwei Beschwerden wegen Verspätung oder mangelnder Legitimation zur Beschwerdeerhebung zurück.

5. Im Verfahren vor dem BVwG änderte die PW das Vorhaben ab, insb. um einen durchgeführten Wettbewerb betreffend die Gestaltung etwa neu zu errichtender Haltestellen und deren unmittelbare Vorplatzbereiche, umzusetzen. Mit den Änderungen modifizierte die PW daneben auch die Maßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung und zum Baumschutz.

6. Das BVwG setzte den beschwerdeführenden Parteien Fristen zur Konkretisierung der Beschwerden. Es führte überdies, insb. durch Einholung von Sachverständigenbeweis, ergänzende Ermittlungstätigkeiten zur Klärung strittigen oder aus seiner Sicht von den Verwaltungsbehörden nicht ausreichend ermittelten Sachverhalts durch. IdZ erteilte das BVwG der PW auch Aufträge, die UVE durch weitere Informationen, bspw. zu den indirekten, etwa in Verbindung mit eingesetzten Baumaterialien zu bringenden, Emissionen von Treibhausgasen (im Folgenden auch: **THG**), zu ergänzen oder zu präzisieren. Gleichzeitig holte das BVwG die verwaltungsbehördlichen Ermittlungsergebnisse noch ergänzenden Sachverständigenbeweis aus den Fachgebieten Eisenbahntechnik, Eisenbahnbetrieb, Licht und Blendung, Verkehr (Straße und Schiene), Schall- und Erschütterungstechnik, Luftreinhaltetechnik, Klima, Humanmedizin, Wasser (Wasserbautechnik, Grundwasser), Bodenschutz, Ökologie und Landschaft, ein.

7. Zur Aufnahme des eingeholten Sachverständigenbeweises wie auch zur sonstigen Klärung relevanter Tatsachenfragen, etwa durch die Erläuterung des ergänzend eingeholten Sachverständigenbeweises, bzw. zur Gewährung von Gehör der Parteien zu Ermittlungsergebnissen, aber auch um die Möglichkeit zu geben, bestimmte Rechtsfragen zu erörtern, führte das BVwG eine mündliche Verhandlung durch. Diese bestand aus insgesamt 13 – vielfach einen ganzen Tag in Anspruch nehmenden – Tagsatzungen.

8. Mit der ggst. Entscheidung genehmigte das BVwG das Vorhaben unter Bezugnahme auf – ua. zur Aufnahme der erwähnten Änderungen angepasste – Projektunterlagen. Das BVwG schrieb auch zahlreiche Nebenbestimmungen, welche insb. die bereits im Vorhaben

enthaltenen Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderungen oder den Ausgleich von mit der Vorhabensverwirklichung verbundenen Auswirkungen auf die Umwelt, vor.

II. Feststellungen (Sachverhalt):

1. Zum Verfahren:

Der ggst. Entscheidung lag (wobei teilweise auf die Orte der Ablage von jeweiligen Stücken in den Akten der belangten Behörde und des BVwG hingewiesen wird) folgendes – als wesentlich anzusehendes bzw. auf das Wesentliche zusammengefasste – Geschehen im Verfahren vor den belangten Behörden 1 und 2 und dem BVwG, darunter erstattete Vorbringen bzw. Erklärungen, Anträge und Inhalte und Begründungen von Entscheidungen der Parteien, zugrunde:

1.1. Vor der belangten Behörde 1:

1.1.1. Die PW suchte mit Schreiben vom 07.08.2020 für das ein als „ÖBB-Strecken - 12201 (Wien Hütteldorf – Wien Praterstern) km 0,77 bis km 5,30; - 12101 (Wien Penzing – Abzweigung Hütteldorf 1) km 1,00 bis km 1,72; - 10615 (Wien Maxing – Wien Matzleinsdorf-Altmannsdorf) km 4,53 – km 5,54; „Attraktivierung der Verbindungsbahn“ bezeichnetes Vorhaben (dieses im Folgenden: **Vorhaben**) bei der belangten Behörde 1 um die Durchführung der UVP gemäß den §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000 sowie um Genehmigung gemäß den § 24a Abs. 1 UVP-G 2000 iVm § 3 Abs. 2 HLG, §§ 20 und 31 ff EisbG, § 127 Abs. 1 lit b WRG iVm §§ 32 und 38 WRG sowie § 5 DMSG unter Anschluss von nach dem UVP-G 2000 sowie den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens für erforderlich erachteten Dokumenten (diese im Folgenden auch: **Projektunterlagen**), darunter insb. die zur Verwirklichung des Vorhabens zu errichtende und betreibende Anlagen, Eingriffe und sonstige Maßnahmen verbal beschreibende sowie in Plänen darstellende Dokumente sowie eine – va. die vom Vorhaben betroffene Umwelt und die Auswirkung der Vorhabensverwirklichung auf diese beschreibende – UVE, an (im Folgenden auch: **Antrag 1**).

Die UVE (Dokument: ON 201) enthielt in ihrem Abschnitt / Teil 2 eine Darstellung der Null-Variante (also das Unterbleiben des Vorhabens), samt Hinweisen ua. auf die Umweltauswirkungen. Ebenso führte die PW in diesem Abschnitt / Teil der UVE zu verschiedener geprüfter Varianten, konkret waren dies die Varianten „H-T1“ (Inhalt: Die Gleislage würde nach der Haltestelle Hietzinger Hauptstraße im bestehenden Einschnitt zwischen Hummelgasse und Spohrstraße ansteigen, sondern die Schienenoberkante (im Folgenden: **SOK**) müsste in diesem Bereich zusätzlich um bis zu 2,5 m (und zusätzlich 1,5 m Unterbau) eingetieft werden), „N-N“ (Inhalt: Bei dieser Variante würde die Gleislage entlang

der Bestandsgleislage geführt werden. Eine Anhebung über das Wiental sei auf Grund der neuen Brückenkonstruktion erforderlich und ergebe auch eine Anhebung über die Auhofstraße.), „N-T1“ (Inhalt: Bei dieser Variante würde die Gleislage von Hütteldorf kommend entlang der Bestandsgleislage geführt werden. Eine Anhebung über das Wiental sei auf Grund der neuen Brückenkonstruktion erforderlich und ergebe auch eine Anhebung über die Auhofstraße. Die Haltestelle „Hietzinger Hauptstraße“ läge auf Straßenniveau. Die Gleislage würde nach der Haltestelle Hietzinger Hauptstraße nicht im bestehenden Einschnitt zwischen Hummelgasse und Spohrstraße ansteigen, sondern die SOK müsste in diesem Bereich zusätzlich um bis zu 2,5 m (und zusätzlich 1,5 m Unterbau) eingetieft werden. Mit dieser Variante könnte in der Achse Schrutkagasse-Titlgasse eine Überführung für den Motorisierten Individualverkehr (im Folgenden auch: **MIV**) ermöglicht werden (eine Rad- und Gehwegüberführung wäre auch im Projekt technisch möglich). Danach würde die Gleislage annähernd im Niveau der bestehenden Trasse weitergeführt werden, „Verkehrsführung Waldvogelstraße“ (Inhalt: Die mit derzeit ca. 2.500 Kfz/Tag befahrene Eisenbahnkreuzung [im Folgenden auch: **EK**] mit der Versorgungsheimstraße werde im Zuge des ggst. Vorhabens aufgelassen. Als Ersatz sei eine MIV-Unterführung zwischen Versorgungsheimstraße und Waldvogelstraße mit Einmündung in der Jagdschloßgasse vorgesehen. Eine Zufahrt in die ursprüngliche Waldvogelstraße für die lokale Erschließung und damit in das angrenzende Wohngebiet werde über einen Vorfahrtsknoten [ungeregelte Kreuzung] ermöglicht.). Bei all diesen Varianten wurden auch jeweils die Umweltauswirkungen angegeben. Darüber hinaus wurden noch weitere geprüfte Varianten ausgeführt, die allerdings aus „technischen Gründen“ ausgeschieden worden seien (unter Angabe der Gründe für das Ausscheiden); auch hiezu wurden Informationen über die Umweltauswirkungen angeführt.

1.1.2. Die belangte Behörde 1 bestellte mit Bescheid vom 13.08.2020 Sachverständige für die Fachgebiete „Eisenbahnbau; Infrastrukturplanung / Verkehr inclusive Straßen“, „Eisenbahnbetrieb“, „Humanmedizin“, „Lärm und Erschütterungen“, „Wasserbautechnik und Oberflächenwässer“, „Luft und Klima“, „Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Licht/Blendung/Beschattung“, „Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser“, „Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität“, „Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inklusive Biologische Vielfalt und Baumschutz“, „Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter“. Darüber hinaus bestellte die belangte Behörde 1 auch eine die Tätigkeit der übrigen Sachverständigen koordinierende Sachverständige (Akten belangte Behörde 1, Zl. 2020-0.512.987).

1.1.3. Nach einem Mängelbehebungsauftrag der belangten Behörde 1 vom 13.11.2020 legte die PW mit Eingabe vom 12.02.2021 modifizierte Projektunterlagen unter Bezugnahme auf

§ 24c Abs. 6 UVP-G 2000 iVm § 13 Abs. 3 AVG vor (Akten belangte Behörde 1, Zl. 2020-0.740.192).

1.1.4. Sich beziehend auf § 24 Abs. 8 iVm §§ 9 und 9a UVP-G iVm §§ 44a ff AVG machte die belangte Behörde 1 den Antrag 1 und die Projektunterlagen mit Edikt vom 02.03.2021 kund. Dazu langten bei der belangten Behörde 1 Stellungnahmen des VAI, der Magistrats der Stadt Wien (als Naturschutzbehörde), der Standortanwältin sowie der Stadt Wien (als Standortgemeinde) ein. Darüber hinaus erstatteten auch die BF1 bis BF12 Einwendungen (Akten belangte Behörde 1, Zl. 2021-0.117.157).

1.1.5. Zum (modifizierten) verfahrenseinleitenden Antrag und den (modifizierten) Projektunterlagen sowie sich auseinandersetzend mit den eingelangten Äußerungen (darunter jene nach I.1.6.) erstellten die bei- bzw. herangezogenen Sachverständigen – über die koordinierende Sachverständige – eine „zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen“ (im Folgenden auch: **znBU**), gegliedert in drei Bände. In Bd. 1 legten die Sachverständigen – bezogen auf die einzelne Schutzgüter des § 1 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 und unter Darlegung von Abgrenzungsfragen – die angewendeten Beurteilungsgrundsätze und die gewählte Methodik dar und setzten sich in einem „Fragenbereich 1“ in Form der Beantwortung von Fragen mit den Angaben der PW zu deren Angaben der geprüften Alternativen, einschließlich der geprüften Standort- und Trassenvarianten, und der umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens auseinander. In einem „Fragenbereich 2“ beantworteten die Sachverständigen zu den einzelnen erwähnten Schutzgütern Fragen zu deren Auswirkungen (einschließlich der Berücksichtigung von Maßnahmen und der Kontrolle) und gingen in einem „Fragenbereich 3“ auf Auswirkungen des Vorhabens auf den Raum ein. Der Bd. 1 der znBU enthält auch einen Katalog von aus Sicht der Sachverständigen „zwingend erforderlichen“ und „empfohlenen“ Maßnahmen, einschließlich Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen. In den Bd. 2 und 3 der znBU setzten sich die Sachverständigen ua. mit den oben unter 1.1.4. erwähnten Einwendungen auseinander. Die belangte Behörde 1 machte die znBU sowie weitere Unterlagen mit Edikt vom 01.06.2021 im Zeitraum vom 08.06.2021 bis einschließlich 28.06.2021 kund und beraumte auf diesem Weg auch eine öffentliche mündliche Verhandlung an (Akten belangte Behörde 1, Zl. 2021-0.375.840).

1.1.6. Von 29.06.2021 bis 02.07.2021 fand die öffentliche mündliche Verhandlung für das gegenständliche Vorhaben vor der belangten Behörde 1 statt. Darüber wurde eine Niederschrift aufgenommen (vgl. die Verhandlungsschrift vom 12.07.2021, Zl. 2021-0.414.283; im Folgenden: **Verhandlungsschrift Behördenverfahren**). Am Ende der

Verhandlung erklärte die belangte Behörde 1 das Ermittlungsverfahren gemäß § 39 Abs. 3 AVG iVm § 16 Abs. 3 UVP-G 2000 für geschlossen.

1.1.7. Die Verhandlungsschrift Behördenverfahren samt dieser angeschlossener Beilagen wurde gemäß § 44e Abs. 3 AVG bei der Stadt Wien als Standortgemeinde und bei der belangten Behörde 1 zur öffentlichen Einsicht aufgelegt. Darüber hinaus wurde sie gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 im Internetauftritt der belangten Behörde 1 bereitgestellt.

1.1.8. Mit dem Bescheid 1 erteilte die belangte Behörde 1 unter Vorschreibung von Nebenbestimmungen die Genehmigung für die Errichtung und den Betrieb des Vorhabens gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000. Sie machte die Entscheidung mit vom datierenden 25.03.2023 Edikt am 30.03.2023 kund.

1.1.8.1. Im Spruch dieses Bescheids sprach die belangte Behörde ua. Folgendes aus:

a) Sie erteilte die Genehmigung nach dem UVP-G 2000 (Pkt. I.1.1.), „bestimmte“ einen Geländestreifen des verfahrensgegenständlichen Trassenabschnitts, wobei sie diesen Geländestreifen bzw. die Trasse näher beschrieb (Pkt. 1.2.1.), legte fest, worauf sich die in Mitanwendung des EisbG erteilte Genehmigung beziehe (Pkt. I.3.1) und stellte „fest“, dass „das Eisenbahnunternehmen“ verpflichtet sei, bestehende Verkehrsanlagen und Wasserläufe wie im Projekt dargestellt, wiederherzustellen (Pkt. I.3.2), sprach die Genehmigung für temporären Wasserhaltungsmaßnahmen und für bestimmte Versickerungsanlagen in Mitanwendung des WRG aus (Pkt. I.4.1), sprach weiters in Mitanwendung des DMSG die Bewilligung zur Veränderung aus und legte fest, dass diese Bewilligung erlischt, wenn von ihr nicht innerhalb von drei Jahren ab Bescheiddatum tatsächlich Gebrauch gemacht werde (Pkt. I.5.1. und I.5.3.).

b) Der Geländestreifen der als Hochleistungsstrecke zu sehenden Maßnahmen des Vorhabens wurde mit folgender Abgrenzung und Trassenabschnitten wie folgt bestimmt:

Die Trasse schließt an allen Seiten an bestehende Bahnstrecken an und verläuft im Grundriss auf der bestehenden Bahntrasse.

Der Trassenabschnitt der Strecke 12101 – „Penzinger Ast“ (Wien Penzing (in Pz) = Abzweigung Wien Hütteldorf 1) beginnt am östlichen Kopf des Bahnhofs Wien Hütteldorf bzw. bei km 1,000 am westlichen Kopf des Bahnhofs Wien Penzing und endet bei km 1,694.

Der Trassenabschnitt der Strecke 12201 – „Hütteldorfer Ast“ (Wien Hütteldorf (in Hf) = Wien Praterstern (in Nw)) beginnt bei deren km 0,770 und endet bei km 5,300.

Der Trassenabschnitt der Strecke 10615 Wien Maxing (= Wien Matzleinsdorf-Altmannsdorf (in Wbf)) beginnt bei deren km 4,046 und endet bei km 5,450 östlich des Bahnhofs Wien Maxing.

Im Übrigen wird zur bestimmten Trasse auf die Spruchpunkte 1.2.1. und 1.2.2. sowie IV.2. der Begründung von Bescheid 1 verwiesen.

c) Zu den Nebenbestimmungen betreffend „Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume incl. Biologische Vielfalt und Baumschutz)“ ordnete die belangte Behörde 1 in Pkt. IV.1.7.1 („Allgemein“) des Bescheid 1 an, dass die „nachfolgend in den Spruch aufgenommenen Nebenbestimmungen aus ökologischer Sicht“ (Bezugnahme auf die Spruchpunkte IV.1.7, IV.2.6 und IV.3.5) nur insofern bindend und anzuwenden seien, als diese nicht durch die jeweils zuständige Behörde im Zuge des Verfahrens gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 abgeändert, ergänzt oder aufgehoben würden.

1.1.8.2. Der Begründung des Bescheid 1 war ua. Nachstehendes zu entnehmen:

a) Unter Abschnitt II.1.1 erwog die belangt Behörde 1 zu ihrer Zuständigkeit, dass die ggst. Streckenteile Bestandteil der „Hochleistungsstrecke „Raum Wien – St. Pölten““ seien. Diese Strecke sei mit der 2. Hochleistungsstrecken-Verordnung (im Folgenden: **2. HL-VO**) zur Hochleistungsstrecke erklärt worden. Mit dieser Erklärung werde die Anwendbarkeit des HLG auf die betreffende Eisenbahnstrecke „bewirkt“ (Hinweis auf: *Zeleny*, Eisenbahnplanungs- und baurecht [1994], S. 115). Die Verordnung zur Erklärung der Hochleistungsstrecke bilde mithin lediglich die Rechtsgrundlage für weitere, auf das HLG gestützte und auf Hochleistungsstrecken iSd HLG bezogene Rechtsakte (Hinweis auf: VfGH 05.12.1995, Zlen. B 274/95 und B 286/95).

b) Die belangte Behörde 1 führte im erwähnten Abschnitt auch aus, dass die vom Vorhaben betroffenen Streckenabschnitte „Teil des europäischen Eisenbahnnetzes“ seien und damit den grundlegenden Anforderungen sowie funktionellen und technischen Spezifikationen (im Folgenden: **TSI**), welche in der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17.06.2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft und den damit verbundenen TSI definiert seien. Die Eisenbahnstrecke stelle „unzweifelhaft“ eine „Fernverkehrsstrecke“ dar.

c) Unter Abschnitt VI.2.2.9 wurde zum Themenbereich „Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume incl. Biologische Vielfalt und Baumschutz)“ ausgeführt, dass das „naturschutzrechtliche Verfahren“ nicht Gegenstand des Umweltverträglichkeitsprüfungs- und des teilkonzentrierten Verfahrens bei der belangten Behörde 1 sei. Dieses sei gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 von den „nach den anzuwendenden Materiegesetzen des Landes Wien“

zuständigen Behörden durchzuführen. Es seien die Ergebnisse der UVP zu berücksichtigen und durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschreibungen zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen. Wie schon im Spruchpunkt IV.1.6.1 (gemeint erkennbar: IV.1.7.1) klargestellt, sei die Vorschreibung von Auflagen bei ökologischen Fragestellungen nur „unvorgreiflich der noch zu behandelnden Materie des Naturschutzes“ im teilkonzentrierten Verfahren der belange Behörde 2 möglich. In diesem Verfahren könnten die in den UVP-Genehmigungsbescheid aufgenommenen Nebenbestimmungen geändert bzw. um weitere ergänzt werden. Zu den eingelangten Stellungnahmen bzw. Einwendungen betonte die belangte Behörde 1, dass aus ihrer Sicht „gemäß § 24 Abs. a UVP-G 2000“ (gemeint wohl: § 24 Abs. 1 UVP-G 2000) die naturschutzrechtliche Beurteilung des Vorhabens „nicht im Bereich der UVP-Gutachter“ liege. Jedoch seien sämtliche Fragen des Artenschutzes „im Zuge des UVP-Verfahrens“ grundsätzlich „hinsichtlich der Umweltverträglichkeit“ zu bewerten gewesen. Diese Auswirkungen seien iS des UVP-G 2000 insofern nicht relevant, als selbst bei einer „schlechteren Bewertung“ in diesem Bereich das Vorhaben auf Basis des Umweltverträglichkeitsgutachtens genehmigungsfähig bleibe. Zudem dürfe seitens der belangten Behörde 1 einer Entscheidung der jeweils zuständigen Bezirksverwaltungsbehörde im naturschutzrechtlichen Verfahren „nicht vorgegriffen“ werden.

Verwiesen wurde auf Ermittlungsergebnisse (konkret Verweis auf den „Fragenbereich“ der znBU) und der dort vorgenommenen Auseinandersetzung mit der Frage, ob voraussichtlich geschützte Tierarten vom Vorhaben berührt würden und das Vorhaben somit „entsprechenden verboten“ entgegenstehe. Bei einigen streng geschützten Tierarten komme es nach diesen Ermittlungsergebnisse zu einer Beanspruchung des Lebensraums, wodurch sich eventuell der Tatbestand der Tötung oder Störung dieser Tiere begründe (Hinweis auf Verbote nach § 10 Wr NSchG). Bei der zuständigen Behörde (Hinweis dabei erkennbar auf die Abteilung 22 des Magistrats der Bundeshauptstadt Wien [„MA 22“]) sei im Hinblick auf eventuelle Verstöße gemäß § 10 Wr NSchG (Tötung, Fang, Vernichtung oder Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten, Transport im lebenden Zustand etc.) und gemäß § 7 Wiener Naturschutzverordnung (Lebensraumschutz) um eine Ausnahmebewilligung anzusuchen. Die Auswirkungen des Vorhabens auf geschützte Pflanzenarten seien geringfügig einzustufen, dennoch ist eine naturschutzrechtliche Ausnahmebewilligung erforderlich (auch hier Hinweis auf einen „Genehmigungsantrag bei der MA22“ gemäß § 10 Abs. 1 Wr NSchG).

d) Zum Vorbringen, nur bestimmte Baumfällungen seien vom Anwendungsbereich des Wiener Baumschutzgesetzes (im Folgenden: **Wr BSchG**) ausgenommen (und zwar, wenn es sich um Maßnahmen iZm dem Bau und der Erhaltung von Eisenbahnanlagen handle; für

Baumfällungen für das „Straßenprojekt“ wäre eine entsprechende Bewilligung beim zuständigen Magistratischen Bezirksamt einzuholen) hielt die belangte Behörde 1 fest, dass die Baumaßnahmen an Straßen Projektbestandteil des Eisenbahnprojektes seien, um eine funktionierende Verkehrsverbindung nach Adaptierung der Bahntrasse gewährleisten zu können, was auch der Sachverständige für Ökologie in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen bestätigt habe.

1.1.9. Gegen den Bescheid wurden die Beschwerde 1 bis 10 erhoben.

1.1.10. Die bP1 monierte in ihrer Beschwerde vom 25.04.2022 gegen den Bescheid 1, dass das gegenständliche Vorhaben weder „städtebauerisch-architektonisch“ noch in Anbetracht der Klimakrise zeitgemäß sei. Zudem sehe das Vorhaben nicht den Ausschluss des nicht zeitgemäßen Güterverkehrs vor. Die bP1 rügte darüber hinaus die Befangenheit der Behörde sowie der Gutachter im verwaltungsbehördlichen Verfahren sowie die Verfahrensführung der belangten Behörde 1 im Zuge der mündlichen Verhandlung.

1.1.11. Die bP2 und bP3 erhoben am 03.05.2022 ebenfalls Beschwerde gegen den Bescheid 1 und führten darin aus:

1.1.11.1. Gerügt wurde die Befangenheit der belangten Behörde 1, da die PW im 100 % Eigentum der Republik Österreich stehe, die unrichtige Durchführung des Verfahrens im Wege des vereinfachten Verfahrens, die Umgehung der UVP durch Aufsplittung des Vorhabens in verschiedene Teilstücke – insbesondere im Hinblick auf den „Lainzer Tunnel“, der im ggst. Verfahren „keine Berücksichtigung“ gefunden habe – sowie die Mangelhaftigkeit der von der belangten Behörde 1 durchgeführten mündlichen Verhandlung.

1.1.11.2. Die bP2 und die bP3 monierten auch die Art und Weise der Durchführung der mündlichen Verhandlung durch die belangte Behörde 1. Sie rügten auch eine Befangenheit der Sachverständigen und dabei insbesondere, dass das Gutachten des humanmedizinischen Sachverständigen unschlüssig und unvollständig sei.

1.1.11.3. Moniert wurde auch, dass das beantragte Vorhaben nicht dem „tatsächlich geplanten Vorhaben“ entspreche, weil es tatsächlich um den „Ausbau des Güterverkehrs“ gehe. Die Strecke sei auch nicht als „quieter route“ qualifiziert, was für den Güterbeförderungsverkehr zwingend geboten gewesen wäre und für die Beurteilung und Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen andere Voraussetzungen geschaffen hätte.

1.1.11.4. Nicht zuletzt machten die bP2 und die bP3 in ihrer Beschwerde geltend, dass kein „überwiegendes öffentliches Interesse“ an dem Vorhaben gegeben sei.

1.1.12. Die bP4 rügte in ihrer gegen den Bescheid 1 erhobenen Beschwerde vom 06.05.2022 ebenfalls die Rechtswidrigkeit des Bescheids und führte dazu insb. folgende Gründe aus:

1.1.12.1. So seien die Auflagen, die von der belangten Behörde 1 betreffend den Lärmschutz erteilt wurden, unzureichend und nicht geeignet, die „Umweltverträglichkeit“ des Vorhabens zu „verbessern“. Eine humanmedizinische Betrachtung sei erforderlich, weswegen ein entsprechendes Gutachten einzuholen sei.

1.1.12.2. Betreffend die Schutzgüter „Luft“ und „Klima“ monierte die bP4, dass angesichts des normierten „Immissionsminimierungsgebots“ zu prüfen sei, ob es Verbesserungen hinsichtlich der Immissionsminimierung gebe, die technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar seien. Treffe dies zu, seien diese Verbesserungen nach § 24f Abs. 4 UVP-G 2000 vorzuschreiben. Gegenständlich sei die notwendige Gestaltung der Fuß- und Radwegenetze nicht als Teil der UVP behandelt worden, weswegen eine solche Prüfung nicht erfolgen könne. Die belangte Behörde 1 habe es auch unterlassen, ausreichend Auflagen zur Verbesserung der Immissionsminimierung vorzuschreiben. Auch seien Auswirkungen auf den CO_2-Fußabdruck durch den Materialverbrauch, die Versiegelung und Folgen der Baumrodung zudem im Fachbeitrag „Luft und Klima“ nicht berücksichtigt worden.

1.1.12.3. Die bP4 führte weiters aus, dass auch die klimaschädliche Auswahl der verwendeten Baustoffe – insbesondere Beton – nicht berücksichtigt und keine Varianten geprüft worden seien. In der Bauphase käme es, und dies sei auch durch den Fachbeitrag Luft und Klima sowie die znBU bestätigt, zu einer Zunahme der Emissionen. Auch führe die Umsetzung der zurzeit beantragten Form des Vorhabens durch die Verlängerung der Wege für den motorisierten Verkehr aufgrund der Schließung von Bahnübergängen sowie der Nichtausbau von Rad- und Fußgängerwegen zu einer Erhöhung der Emissionen, insbesondere des CO_2-Ausstoßes. Die bP4 verwies idZ auch auf die dem Stand der Technik entsprechenden technischen Leitlinien für die Sicherung der Klimaverträglichkeit von Infrastrukturen im Zeitraum 2021-2027 (2021/C373/01) und, dass die in diesen Leitlinien empfohlene Berechnung gegenständlich nicht erfolgt sei.

1.1.12.4. Zum Baumschutz legte die bP4 dar, dass die Rodung von rd. 1.000 Bäumen und 2,45 ha zusätzliche Versiegelung der Umweltverträglichkeit widersprechen würden. Ersatzpflanzungen seien jedenfalls im Verhältnis 1:2 vorzunehmen, um das Vorhaben umweltverträglich zu machen. Der znBU werde hinsichtlich der Aussage, dass die Rodung von 925 Bäumen lediglich geringfügige Beeinträchtigungen des Mikroklimas nach sich ziehen werde, entschieden entgegengetreten. Auch für die Lärmschutzwände hätte iSd

„Immissionsminimierungsgebots“ eine Begrünung zu erfolgen, da sie andernfalls zur Erhitzung der Stadt beitragen würden.

1.1.12.5. Auch wenn das Wr BSchG nicht unmittelbar anwendbar sei, wäre es dennoch „analog“ dem „Stand der Technik entsprechend“ anzuwenden, um das Vorhaben „bewilligungsfähig“ zu machen.

1.1.12.6. Zur Thematik der mit dem Klimawandel verbundenen Starkniederschläge führte die bP4 aus, dass das Abwassersystem auf solche nicht ausgerichtet sei und sohin das Vorhaben auch deshalb nicht umweltverträglich sei. Beantragt werde die Einholung eines Gutachtens.

Die durch das Vorhaben bedungene Veränderung des lokalen Wasserhaushalts stelle sich als ebenso wenig umweltverträglich dar. Zur Sicherung des bestehenden lokalen Grundwasservorkommens wären auch die Niederschlagswässer durch Sicherschächte, Sickerschlitze, Bahngräben anstelle der von der belangten Behörde 1 genehmigten Einleitung in den Kanal versickerbar. Dadurch könne ein weiteres Absinken des Grundwasserspiegels verhindert werden. Darüber hinaus sei auch die Einstufung des Grundwassers als hoch belastet nicht nachvollziehbar. Zur Grundwasserqualität sei kein Wassergutachten vorgelegt worden. Dies wäre jedoch notwendig gewesen um die Auswirkungen auf die Umwelt abschließend beurteilen zu können. Beantragt werde daher wiederum die Einholung eines Gutachtens.

1.1.12.7. Weiters monierte die bP4, dass die im Bescheid 1 festgelegten Bauwerke zu einer Bodenversiegelung führen würden, die wegen des Verstoßes des „Immissionsminimierungsgebotes“ „nicht umweltverträglich“ seien.

1.1.12.8. Unter der Überschrift „Stadtentwicklung“ führte die bP4 aus, dass diese unzureichend behandelt worden sei. So sie durch eine Unterführung mit Treppen und Liften keine gleichwertige Querungsmöglichkeit bei den EKen „Veitingergasse“, „Jagdschlossgasse“ und „Speisingerstraße“ hergestellt. Auch für den Radverkehr stelle eine Querung „im Schiebebetrieb“, keine Gleichwertigkeit dar. Eine Verbesserung gegenüber der Bestandssituation liege nicht vor. Das Vorhaben weise sohin auch eine „hohe Trennwirkung“ innerhalb des Bezirks auf.

1.1.12.9. Gerügt wurde auch, dass die belangte Behörde 1 darüber hinaus wesentliche Fragen des UVP-Verfahrens „nicht selbst entschieden“ habe. So sei etwa die Frage des Lärms an ein Monitoring „ausgelagert“ worden und auch die – eine wesentliche Voraussetzung für die Umweltverträglichkeit darstellende – „Kontextplanung“ (gemeint also: nicht vorhabensgegenständliche, aber dennoch in Zusammenhang mit dem Vorhaben zu

verwirklichende Maßnahmen) betreffend Verkehrssicherheit und die Auswirkungen auf die städtebauliche Integration nur unzureichend geprüft worden bzw. durch die Auflage, einen „Wettbewerb auszuschreiben“ auf eine Zeit nach Fertigstellung des Vorhabens „verschoben“ worden.

1.1.12.10. Ferner monierte die bP4 auch eine fehlende Strategische Umweltprüfung (im Folgenden: **SUP**) und die daher unterlassene Alternativenprüfung und wies bezugnehmend auf die Begründung auf den S. 120 bis 121 des Bescheid 1 darauf hin, dass die „Verbindungsbahn“ nicht „Teil einer Hochleistungsstrecken-Verordnung“ gewesen sei. Betreffend die unterlassene SUP wies die bP4 auf die Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27.06.2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (im Folgenden: **SUP-RL**) und die Vorschriften in deren Art. 2a und Art. 3 sowie die im Urteil des EuGH vom 25.06.2020, Rechtssache C-24/19, *A und a (Windkraftanlagen in Aalter und Nevele)*, vorgenommene Auslegung des Begriffs „Pläne und Programme“ hin. Die Umsetzung der SUP-RL in Österreich im Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (im Folgenden: **SP-V-Gesetz**) sei „unvollständig“ erfolgt bzw. sei dieses Bundesgesetz richtlinienkonform auszulegen. Hinsichtlich der – bei Durchführung einer SUP erforderlichen Alternativenprüfung rügte die bP4, dass iZm dem Eisenbahnbetrieb, Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität, Verkehr, Ökologie, Luft und Klima, Humanmedizin, Lärm und Erschütterung zahlreiche Fragen „offengeblieben“ seien, bzw. Angaben etwa zur Anzahl der Personen- und Güterverkehrszüge oder Planungsparameter unklar seien bzw. nicht vorliegen würden. Der Vorschlag der bP4 zu einer Projektvariante sei nie geprüft worden.

1.1.12.11. Darüber hinaus wende die bP4 als informierte Öffentlichkeit ein, dass es zu Gefahrguttransporten auf der Verbindungsbahn kommen werde, welche bislang im Vorhaben nicht behandelt worden seien.

1.1.13. Die bP5 monierte in ihrer am 08.05.2022 gegen den Bescheid 1 erhobenen Beschwerde, dass nicht alle bestehenden Querungsmöglichkeiten für den Radwegverkehr aufrechterhalten würden.

1.1.14. Die bP6 führte Folgendes zur Begründung ihrer am 10.05.2022 erhobenen Beschwerde gegen den Bescheid 1 aus:

1.1.14.1. Zunächst rügte sie die Befangenheit der belangten Behörde 1, weil diese gleichzeitig „Eigentümerin“ der PW sei (gemeint wohl: die bestallte Organwalterin bzw. Behördenleiterin auch in ihrer Funktion als Vertreterin des Bundes als – zumindest

indirektem – Alleineigentümer). Deswegen hätten die Rechte als Bürgerinitiativen nicht voll ausgeübt werden können. Wäre öffentlich bekannt gemacht worden, dass eine Verlängerung der Fristen zur Vorlage einer dem UVP-G 2000 entsprechenden Unterschriftenliste möglich gewesen wäre, hätten sich aus Sicht der bP6 weitere Bürgerinitiativen gegründet und in das Verfahren einbringen können.

1.1.14.2. Als weitere Beschwerdepunkte brachte die bP6 die Befangenheit der Sachverständigen, ein Catering der PW für die belangte Behörde 1 und die Sachverständigen im Rahmen der mündlichen Verhandlung, die Protokollierung der mündlichen Verhandlung durch Mitarbeiter der PW sowie die fehlende unabhängige Bewertung der Einwendungen der Parteien vor. Beantragt werde auch die Offenlegung der Verträge bzw. Vereinbarungen betreffend die Protokollierung und das Catering.

1.1.14.3. Die bP6 wies überdies darauf hin, dass vor dem Bau des „Lainzer Tunnels“ die Verbindungsbahn „nicht als Hochleistungsstrecke“ angesehen worden sei und nicht nachvollziehbar sei, warum diese nun Teil einer solchen Strecke sein solle. Beantragt werde die Prüfung, ob hier ein Irrtum vorliege und nicht eine Widmung oder rechtliche Festlegung hätte getroffen werden müssen, um die Definition der Verbindungsbahn als Nebenbahn zu garantieren. Die Definition als Nebenbahn ermögliche nämlich eine umweltschonendere Bauweise. Auch ein Ausbau der Verbindungsbahn als S-Bahn-Strecke würde attraktivere Bauvarianten ermöglichen, als die von der PW bevorzugte Variante als Hochlage, welche die Nutzung der Strecke für den Güterverkehr attraktiv mache. Es sei zu überprüfen, ob die von der PW beantragten Baumaßnahmen verhältnismäßig seien zum Wunsch der Stadt Wien hinsichtlich des 15-Minuten-Takts. In diesem Zusammenhang rügte die bP6 auch das zukünftige Betriebsprogramm.

1.1.14.4. Beantragt wurde von der bP6 unter Verweis auf eine Tabelle auch die Streichung der Feststellung im Bescheid 1, wonach der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer sei als der Nachteil, der den Parteien dadurch entstehe. Das Gegenteil sei der Fall. Beantragt werden Ergänzungen und weitere Auflagen wie Neuplanung von Varianten zum Vorteil der Allgemeinheit. Es werde auch beantragt, dass abgesichert werde, dass das Vorhaben mit Baubeginn 2025+ finanziert werden könne, und zu überprüfen, ob die prognostizierten Baukosten noch gültig sein können. Zu überprüfen sei weiters, ob sich die Rahmenbedingungen nicht dahingehend geändert hätten, dass eine innovativere Planung gerechtfertigt wäre. Beantragt werde weiters, die Prüfung von Alternativvarianten insbesondere der technisch möglichen Tieferlegung und eine diesbezügliche Machbarkeitsstudie.

1.1.14.5. Die bP6 beantragte darüber hinaus auch die neuerliche Durchführung der UVP und die Einholung neuer, unabhängiger Gutachten, weil sich die znBU als widersprüchlich darstelle etwa auch hinsichtlich der Fachbereiche Humanmedizin, Lärmschutz, Erschütterung, sowie Luft und Klima. Zudem beantrage die bP6 den Ausspruch eines Fahrverbots, bzw. jedenfalls eines Nachtfahrverbots, von Güterzügen auf der Vorhabensstrecke. Sie beantragte weiters die Lärmschutzmaßnahmen auf Praxistauglichkeit zu prüfen sowie näher zu bestimmen und, dass die Notwendigkeit von objektseitigen Schallschutzmaßnahmen, welche einen drastischen Eingriff in die Privatsphäre der Anrainer:innen darstelle, zu verhindern sei. Die Präzisierung der Lärmschutzmaßnahmen habe auch hinsichtlich der Einrichtungen entlang der Baustrecke wie etwa der Klimtvilla, Comenius Institut und Arztpraxen zu erfolgen.

1.1.14.6. Zudem beantrage die bP6 Ergänzungen von Maßnahmen in der Bauphase hinsichtlich etwa der Einhaltung der Tagzeit für Baustellenarbeiten, den Schutz vor Staub und Maßnahmen zur Reduktion von Abgasen von Baufahrzeugen, sowie, dass von der bP6 in einer Karte markierte Straßenbereiche nicht genutzt werden dürften. Hinsichtlich der Bau-Ombudsperson fordere die bP6 in den Auswahlprozess dieser Person eingebunden zu sein, und dass diese dann regelmäßig runde Tische mit der Bevölkerung und im Beisein einer verantwortlichen Person der belangten Behörde 1 abhalten müsse, um Konflikte zu lösen. Beantragt werde weiters eine unabhängige UVP-Überwachungsstelle. Die bP6 beantragte idZ auch, dass die im Bescheid 1 in den Maßnahmen als zu dokumentieren vorgesehenen Dokumente auf einer eigenen, der transparenten Kommunikation gewidmeten Webseite, auf der alle Daten verständlich aufbereitet werden sollen, verfügbar sein sollen. Auch hinsichtlich der einzurichtenden ökologischen Bauaufsicht fordere die bP6, dass diese unabhängig sei und selbständige kontinuierliche Bekanntgaben von Meldungen vornehme bzw. eine öffentliche Berichtspflicht vorgesehen werde. Darüber hinaus sei diese Maßnahme zu „präzisieren“.

1.1.14.7. Hinsichtlich des Baumschutzes beantragte die bP6 in ihrer Beschwerde eine unabhängige Einschätzung und Konzeption von Renaturierungsmaßnahmen, Garantien des Baumschutzes während der Bauphase sowie die Vorgabe der größtmöglichen Anzahl an Baumpflanzungen, da eine klimaschützende Wirkung erst nach Jahrzehnten eintrete.

1.1.14.8. Weiters rügte die bP6 in ihrer gegen den Bescheid 1 erhobenen Beschwerde auch die Ausschreibung eines Gestaltungswettbewerbs als unpräzise und darüber hinaus als inkludierte Ablenkung vom eigentlichen Verfahren. Dieser sei nicht Teil der UVP und sohin könne der zu gestaltende Bereich, wie etwa auch Radwege, willkürlich festgelegt werden. Ein Genehmigungsbescheid könne jedoch nur konkrete Vorhaben und nicht fiktionale

Möglichkeiten beurteilen. Vorausschauende strategische Verkehrsplanungen seien durch das Vorhaben nicht erzielt worden und in den Gestaltungswettbewerb verlagert worden.

1.1.14.9. Die bP6 fordere angesichts der Klimakrise in der Zwischenzeit „Sofortmaßnahmen“ zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs auf der Verbindungsbahn, weil bereits jetzt ein 20-Minuten-S-Bahn-Intervall möglich sei, welches auch noch die Klimaziele unterstützen würde. Es bedürfe außerdem eines tiefgreifenden Renaturierungskonzepts mit Nachpflanzungen mindestens in doppelter Anzahl der gerodeten Pflanzen, Begrünungsmaßnahmen seien bereits jetzt in die Planung aufzunehmen, im Rahmen der Bauarbeiten seien Erdwärme, Geothermie nutzbar zu machen und die Dächer der umliegenden Gemeindebauten seien zusätzlich mit Photovoltaikanlagen auszurüsten und es bedürfe moderner Geh- und Radwege.

1.1.15. Die bP7 erhob am 05.05.2022 Beschwerde gegen den Bescheid 1 und machte in dieser die Verletzung ihres Rechts auf Unversehrtheit des Eigentums, auf Durchführung eines gesetzmäßigen Verfahrens sowie der ordnungsgemäßen Bescheidbegründung geltend. Die belangte Behörde 1 habe das öffentliche Interesse an der Umsetzung des Vorhabens nur in kursorischer Weise geprüft, das gegenläufige öffentliche Interesse am Beitrag des Marktes der bP7 zu einer funktionierenden Nahversorgung überhaupt nicht und ebenso wenig die – es handle sich um ihren „einzigen Markt“ (gemeint: einzige betriebene Infrastruktur eines Handelsbetriebs mit vorwiegend Lebensmitteln) in einem Wiener Gemeindebezirk (mit rd. 54.000 Einwohnern) – Interessen der bP7 an der Unversehrtheit ihres Eigentums und an der unbeeinträchtigten Ausübung ihres Erwerbs. Dadurch habe die belangte Behörde 1 jedoch die gesetzlich geforderte Interessenabwägung unterlassen und es sei auch der maßgebliche Sachverhalt für diese Abwägung von ihr nicht festgestellt worden.

1.1.16. In ihrer am 03.05.2022 gegen den Bescheid 1 erhobenen Beschwerde machte die bP8 Nichtigkeit, wesentliche Verfahrensverstöße sowie eine mangelhafte Sachverhaltsfeststellung geltend:

1.1.16.1. Zur Nichtigkeit brachte die bP8 vor, dass die Fristen zur Sammlung von Unterschriften zur Gründung einer Bürgerinitiative trotz Vorliegens der COVID-19-Pandemie nicht von der belangten Behörde 1 verlängert worden seien, aber auch kein entsprechender Bescheid erteilt worden sei. Mittels formlosen Emails sei gegenüber Dr. Stephan MESSNER diese Frist zur Vorlage einer Unterschriftenliste schließlich von der belangten Behörde 1 verlängert worden. Es bestehe die Möglichkeit, dass viele Bürger:innen aufgrund der nur sechswöchigen Frist zur Sammlung von Unterschriften von der Gründung einer Bürgerinitiative abgesehen hätten, generell eine echte Bürgerbeteiligung erschwert worden sei, und diese Nichtigkeit sei von

Amts wegen aufzugreifen. Zudem habe auch die von der belangten Behörde vorgesehene Auflagefrist der zusammenfassenden Bewertung dem § 24e UVP-G 2000 widersprochen, da diese nicht einmal drei Wochen betrage.

1.1.16.2. Weiters monierte die bP8 die Befangenheit der belangten Behörde 1 mit Verweis auf einen Artikel in der Tageszeitung Kurier vom 04.12.2020 und auf einen in einem zur GZ 2020-0.388.833 erlassenen Bescheid. Auch die Befangenheit der Sachverständigen für Eisenbahnbau, Infrastrukturplanung/Verkehr inklusive Straßen wurde von der bP8 in ihrer Beschwerde gerügt, weil diese auch parallel auch für die PW tätig gewesen sei. Im Rahmen der mündlichen Verhandlung vor der belangten Behörde 1 habe sich herausgestellt, dass auch weitere Sachverständige für die PW tätig seien. Durch die Mitwirkung befangener Sachverständiger sei das Verfahren grob mangelhaft geblieben, insbesondere hinsichtlich der Sachverhaltsfeststellungen. Unter näheren Darlegungen führte die bP8 aus, dass festgestellt hätte werden müssen, dass sich durch das gegenständliche Projekt die Emissionen von Lärm und Luftschadstoffen sowie Vibrationen und Wärmeentwicklungen steigern würden – dies auch vor dem Hintergrund der im Jahr 2009 erstellten Verkehrsprognose Österreich 2025+ sowie einer neben dem Vorhaben liegenden Behinderteneinrichtung – , der Rückzugsraum für Wildtiere und Vögel entlang der Eisenbahnstrecke durch Rodungen zahlreicher Grün- und Baumflächen zerstört werde, die Schadstoff- und lärmemissionsdämpfende Wirkung des Grünraumbestandes entfalle, die Querungen Veitingergasse und Jagdschlossgasse aufgelassen würden, sodass es zu einer Verkehrsbelastung im betroffenen Bezirk Hietzing komme, (Gefahren-)Güterverkehr durch Wohngebiet geleitet werde, die Streckenauslastung einen 15-Minuten-Takt ohnedies nicht zulasse, die umliegenden Grundstücke durch Führung der Bahntrasse in Hochlage einen massiven Wertverlust erleiden würden, bauliche Schäden im Umkreis der Strecke durch die Körperschallentwicklung zu erwarten seien. Darüber hinaus widerspreche das Vorhaben den Klimaschutzzielen, so bestehe ein Widerspruch zum Strategieplan der Stadt Wien und es sei etwa auch eine SUP unterlassen worden, der Denkmalschutz werde missachtet, da es zu einem massiven Eingriff in das bestehende Ortsbild komme und durch die Reduktion der Querungen werde eine künstliche Barriere zwischen den Bezirksteilen geschaffen und aufgrund dadurch entstehende höhere Verkehrsaufkommen führe zu einer Erhöhung der Abgase, CO_2, Lärm und insbesondere Feinstaub. Eine Tieferlegung unter Straßenniveau sei technisch möglich und würde sämtliche Immissionen hintanhalten.

1.1.16.3. Insgesamt hätte, so die bP8, die Genehmigung für das Vorhaben daher nicht erteilt werden dürfen, weil dieses nicht im öffentlichen Interesse liege und sich insbesondere auch das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung seit der COVID-19-Pandemie geändert habe.

1.1.17. Die bP9 legte – und wies dabei umfassend auch auf höchstgerichtliche Rechtsprechung hin – in ihrer am 10.05.2022 gegen den Bescheid 1 erhobenen Beschwerde dar, dass sie sich in ihren Rechten auf Schutz vor Gefährdung ihrer Gesundheit, Schutz vor Gefährdung ihres Eigentums und Schutz vor unzumutbarer Belästigung verletzt erachte. So rügte sie etwa die unzulässige Heranziehung der Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung (im Folgenden: **BStLärmIV**) für die Beurteilung des Baulärms, obwohl diese aufgrund des eindeutigen Wortlautes nur auf (bestimmte) Bundesstraßenvorhaben, nicht jedoch auf Schienenvorhaben anwendbar sei. Die Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (im Folgenden: **SchIV**) verbriefe hingegen einen erhöhten Freiraumschutz, welcher im ggst. Fall ebenso verletzt worden sei, weil Ermittlungen von dem regelmäßigen Aufenthalt dienenden Außenbereichen der betroffenen Liegenschaften und die Beurteilung der darauf einwirkenden Lärmimmissionen fehlen würden. Die belangte Behörde 1 habe insgesamt keine Prüfung des Vorliegens unzumutbarer Belästigungen durch Lärm vorgenommen. Gleiches habe für die Immissionen von Luftschadstoffen, Erschütterungen und Elektromagnetischen Feldern (im Folgenden: **EMF**) sowie mit der Auseinandersetzung mit der Gefährdung des Eigentums der bP9 zu gelten.

Zu den als wesentlich gerügten Begründungsmängeln im Bescheid 1 führte die bP9 aus, dass die bloße Wiedergabe von Beweisergebnissen, etwa in Form von Zitaten der Ausführungen der Sachverständigen, der Begründungspflicht nicht entsprechen würden. Eigene Ausführungen der belangten Behörde 1 etwa zu den Einwendungen der bP9 enthalte der Bescheid 1 nicht. Insbesondere die Beurteilung einer Gesundheitsgefährdung als auch die Beurteilung der Zumutbarkeit einer Belästigung würden jedoch Rechtsfragen darstellen und eigene Erwägungen der belangten Behörde 1 erfordern. Die Beweiswürdigung der belangten Behörde 1 gleiche zudem allgemein gehaltenen Textbausteinen.

1.1.18. Die bP10 führte in ihrer am 11.05.2022 gegen den Bescheid 1 erhobenen Beschwerde 9 Folgendes aus:

1.1.18.1. Sie führte ins Treffen, dass sie ihre im verwaltungsbehördlichen Verfahren erstatteten schriftlichen Einwendungen vom 19.04.2021 als auch in der mündlichen Verhandlung vor der belangten Behörde 1 erstatteten Stellungnahmen auch in der Beschwerde „aufrechterhalte“. Sie bezog sich dabei auf die – nicht näher begründete – Darlegung, dass es „möglicherweise“ zu „Auswirkungen auf die Umwelt“ komme (unter Nennung etwa von Auswirkungen auf das Grundwasser, das Klima oder die menschliche Gesundheit), (vorgesehene) Ausgleichsflächen in Breitenlee nicht „funktionswirksam“ seien, die aufgeworfene Fraglichkeit der Erreichung des 15-Minuten-Takts durch das Vorhaben, die „Prämisse“ der Verkehrsvermeidung

und -verringerung sowie die Erforderlichkeit der Durchführung einer SUP. Die bP10 wies auch auf die begehrte Teilnahme an der mündlichen Verhandlung mittels Einrichtungen der Bild- und Tonübertragung sowie auf Vorbringen in der mündlichen Verhandlung hin, mit dem sie die Verletzung von Verfahrensvorschriften (insb. die Befangenheit von Sachverständigen) und Ermittlungsmängel zur Verkehrsprognose Schiene sowie den Auswirkungen auf die Schutzgüter „Wasser“ (konkret: Grundwasser), „Landschaft“ und „Biologische Vielfalt“ (insb. zu Fledermäusen) gerügt habe.

1.1.18.2. Die bP10 rügte darüber weiters, dass die Nebenbestimmungen betreffend Humanmedizin, Lärm und Erschütterung, Wasserbautechnik und Oberflächenwässer, Abfallwirtschaft und Boden- und Grundwasserqualität, Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser, Luft und Klima, Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter sowie Ökologie „unbestimmt“ bzw. „unzureichend“ und „lückenhaft“ seien. Die Maßnahmen / Nebenbestimmung betreffend Ökologie stünden zudem im Widerspruch zu den Bestimmungen der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21.05.1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (im Folgenden: **FFH-RL**) sowie der Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30.11.2009 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (im Folgenden: **VSch-RL**).

1.1.18.3. Zudem habe die belangte Behörde 1, so die bP10 außerdem, in ihrem Bescheid 1 nicht nachvollziehbar und schlüssig begründet, weshalb die erhobenen Einwendungen, etwa auch hinsichtlich der vorgebrachten Ablehnung von Sachverständigen aufgrund deren Befangenheit als unbegründet abgewiesen worden seien. Auch fehle die Darlegung, wie die belangte Behörde 1 zu ihrem Schluss der Genehmigungsfähigkeit gelangt sei. Die bP10 bestritt in ihrer Beschwerde darüber hinaus, dass das Vorhaben im öffentlichen Interesse gelegen sei und monierte, dass eine SUP nicht durchgeführt worden sei. Auch sei der Versagungsgrund des § 17 Abs. 5 UVP-G 2000 (gemeint wohl: § 24a Abs. 6 leg. cit.) im Bescheid 1 nicht beachtet worden, da andernfalls die Bewilligung des Vorhabens zu versagen gewesen wäre.

1.1.18.4. Weiters rügte die bP10, dass die belangte Behörde 1 den Parteien Gelegenheit hätte geben müssen, an der von ihr durchgeführten mündlichen Verhandlung per Videokonferenz teilzunehmen. Es sei nicht auszuschließen, dass es dadurch zu anderslautenden Sachverhaltsfeststellungen gekommen wäre, welche wiederum eine anderweitige rechtliche Schlussfolgerung und sohin einen anderslautenden Bescheid bedingen hätten können. Nicht zuletzt machte die bP10 auch die Befangenheit der belangten Behörde 1 geltend.

1.1.18.5. Zum Artenschutz führte die bP10 in ihrer Beschwerde aus, dass durch das Vorhaben der Lebensraum von dreißig streng geschützten Tierarten und Pflanzenarten zerstört werde.

Nach dem Stand der Wissenschaft über resiliente Ökosysteme sei es unhaltbar, diese Zerstörung mit dem Hinweis, es gebe noch andere Habitate, zu rechtfertigen. Ebenso wenig habe im verwaltungsbehördlichen Verfahren und in weiterer Folge im Bescheid 1 eine schlüssige Auseinandersetzung mit Frisch- und Kaltluftschneisen und Hitzeprävention stattgefunden. Darüber hinaus komme es zu einer erheblichen Beeinträchtigung bzw. Vernichtung des Grün- bzw. Lebensraums und dementsprechend zu negativen Auswirkungen auf die Gesundheit der Anrainer bzw. den Lebensraum der Tierwelt. Unberücksichtigt geblieben sei auch, dass die vorhabensbedingte zusätzliche Versiegelung zu einer erhöhten Belastung der Kanalisation und sohin zum Rückstau von Abwässern führen könne. Auch die durch die Betonmassivbauweise bedingten CO_2-Emissionen seien nicht berücksichtigt worden. Auch die Begründung des Vorhabens durch die Notwendigkeit für den Personennahverkehr sei unrichtig. Nicht zuletzt sei auch die Auslagerung der Beurteilung der drohenden Zerstörung des Stadtbildes auf einen Gestaltungswettbewerb ein ungeeignetes Mittel. Aus all diesen Gründen hätte der Genehmigungsantrag daher durch die belangte Behörde 1 abgewiesen werden müssen.

1.1.19. Die bP11 und bP12 erhoben am 11.05.2022 Beschwerde gegen den Bescheid 1 mit der Begründung, dass auf ihre im verwaltungsbehördlichen Verfahren erstatteten Einwendungen nicht eingegangen worden sei. Sie fügten der Beschwerde die von ihnen am 12.04.2021 erhobenen Einwendungen, in denen sich die beschwerdeführenden Parteien insbesondere gegen die Hochlegung der Trasse aufgrund der Optik und des Lärms ausgesprochen hatten, als Beilage bei.

1.1.20. Mit Schreiben vom 09.06.2022, Zl. 2022-0.358.553, teilte die belangte Behörde 1 die Beschwerdeschriftsätze den sonstigen Parteien des Verfahrens mit und räumte diesen die Möglichkeit zur Stellungnahme ein (Akten der belangten Behörde 1, Zl. 2022-0.358.553).

1.2.21. Mit Schreiben vom 09.06.2022, Zl. 2022-0.358.553, legte die belangte Behörde 1 die Beschwerden samt den Akten des von ihr durchgeführten Verfahrens dem BVwG zur Entscheidung vor (Akten der belangten Behörde 1, Zl. 2022-0.358.553).

1.2. Vor der belangten Behörde 2:

1.2.1. Am 23.12.2021 beantragte die PW bei der belangten Behörde 2 unter Anschluss zahlreiche Projektunterlagen, wie einer UVE, Unterlagen für eine baumschutzfachliche Beurteilung wie auch eine Darstellung, wonach – in Anbetracht der Erfüllung eines artenschutzrechtlichen Verbotstatbestands – keine anderen (Ausführungs-)Alternativen für das Vorhaben vorlägen, die Erteilung der Genehmigung jener Vorhabensbestandteile, welche

in die Zuständigkeit des Landes Wien als Naturschutzbehörde sowie als Baumschutzbehörde gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 fallen.

1.2.2. Die belangte Behörde 2 zog ihrem Verfahren am 10.01.2022 einen Sachverständigen für Natur- und Artenschutz bei. Dieser erstattete sein Gutachten am 14.03.2022 sowie eine ergänzende Stellungnahme am 25.04.2022 (diese beiden Dokumente im Folgenden: **Gutachten Arten- und Naturschutz**).

1.2.3. Mit Edikt vom 13.05.2022 wurde der Antrag der PW samt Einreichunterlagen vom 13.05.2022 bis einschließlich 27.06.2022 sowie das Gutachten und die ergänzende Stellungnahme des ASV für Natur- und Artenschutz vom 13.05.2022 bis einschließlich 11.07.2022 zur öffentlichen Einsichtnahme kundgemacht.

1.2.4. Innerhalb dieser Frist erstatteten ua. die bP4, bP8 und bP10 Einwendungen.

1.2.5. Zu den im Rahmen der öffentlichen Auflage eingelangten Vorbringen äußerte sich der ASV für Natur- und Artenschutz in einer ergänzenden Stellungnahme vom 16.08.2022.

1.2.6. Mit dem Bescheid 2 erteilte die belangte Behörde 2 der PW unter Mitanwendung des Wr NSchG eine Genehmigung gemäß § 24f Abs. 6 iVm Abs. 5 iVm § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 zum Vorhaben „Attraktivierung der Verbindungsbahn Wien Hütteldorf – Wien Meidling“.

1.2.6.1. Der Spruch lautete in Pkt. I.) auszugsweise:

„Die Wiener Landesregierung erteilt der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft nach Maßgabe der mit dem amtlichen Sichtvermerk versehenen Projektunterlagen die teilkonzentrierten Genehmigung für das Vorhaben „Attraktivierung der Verbindung bei an Wien Hütteldorf – Wien Meidling“, ÖBB-Strecken 12201 (Wien Hütteldorf – Wien Praterstern), km 0,77 bis 5,30; 12101 (Wien Penzing – Abzweigung Hütteldorf 1), km 1,00 bis km 1,72; 10615 (Wien Maxing – Wien Matzleinsdorf-Altmannsdorf), km 4,53 bis km 5,54; unter Vorschreibung der unter Spruchpunkt II. genannten Auflagen.“

Danach folgte der Ausspruch, dass – „sollten trotz Einhaltung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen und vorgeschriebenen Auflagen dennoch vereinzelt Exemplare (streng) geschützter Arten vorhanden sein“ – Ausnahmetatbestände genehmigt würden. In der Folge wurden Ausnahmetatbestände für ausdrücklich genannte Pflanzen- und Tierarten unter Bezugnahme auf § 10 Abs. 1 Z 1 Abs. 2, § 10 Abs. 3 Z 1 zweiter Fall, § 10 Abs. 3 Z 4, § 10 Abs. 3 Z 1 erster Fall und 6 sowie § 10 Abs. 4, jeweils des Wr NSchG, normiert.

Genannt wurden dann noch als „Rechtsgrundlagen“ § 24f Abs. 6 iVm Abs. 5 iVm § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 „unter Mitanwendung von“ Vorschriften der §§ 10 und 11 Wr NSchG.

1.2.6.2. Der Begründung des Bescheid 2 war Folgendes zu entnehmen:

Aufgrund der – unter Mitwirkung einer SV erlangten Ermittlungsergebnisse – schlussfolgerte die belangte Behörde 2, dass „im Hinblick auf den Artenschutz“ eine allfällige Tötung oder eine Beschädigung oder Vernichtung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten (solche Handlungen betreffend ua. folgende Tierarten: Zauneidechse, Blindschleiche, diverse Heuschrecken, diverse Schmetterlingsarten, Zebraspinne, zwei Schneckenarten) streng geschützter Tierarten, nicht ausgeschlossen werden könne. Ebenfalls sei davon auszugehen, dass solche Tierarten (konkret der Weißbrustigel, diverse Fledermausarten, die Zauneidechse, die Blindschleiche, die Ringelnatter, die Äskulapnatter, die Schlingnatter, die Gottesanbieterin, diverse Amphibienarten sowie zwei Schneckenarten) gefangen und auf einer Ersatzfläche transportiert werden (müssen). Auch müssten – voraussichtlich – Exemplare zweier geschützter Pflanzenarten, und zwar seien das Feld-Mannstreu und die Echte Schlüsselblume betroffen, umgesiedelt werden, wobei deren unterirdischen Teile entfernt würden. Durch all diese Handlungen würden Tatbestände des § 10 Wr NSchG erfüllt.

Die belangte Behörde 2 ging weiters davon aus, dass aufgrund der von ihr erlangten Ermittlungsergebnisse der Erhaltungszustand der von den zuvor dargestellten Handlungen im Gebiet der Bundeshauptstadt Wien trotz Durchführung des Vorhabens unverändert bleibe.

Ausgehend insb. davon, dass das Vorhaben durch die Modernisierung der rd. 5 km langen Bahnstrecke einen 15-Minuten-Takt entgegen des 30-Minuten-Takts ermögliche und – weil das Vorhaben Teil einer neuen West-Ost-Verbindung von Hütteldorf bis Aspern Nord, mit allen bestehenden U-Band-Linien verknüpft und die großen Knoten Hütteldorf, Meidling und Wien Hauptbahnhof verbinde – Vorteile für va. Pendler, Anrainer und Reisende bringe, kam die belangte Behörde 2 zum Schluss, dass an der Verwirklichung des ggst. Vorhabens ein iS des Gemeinwohls liegendes öffentliches Interesse iSd § 11 Abs. 2 Z 5 Wr NSchG bestehe. Da die Erhaltung dauerhaft lebensfähiger bestehende streng geschützter Arten nicht gefährdet sei, der Eingriff durch entsprechende Ausgleichsmaßnahmen ausgeglichen werde und der Erhaltung Zustand dieser Arten günstig bleibe, bewertete sie das öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens höher als die Unterlassung der aus Artenschutzgründen grundsätzlich verbotenen Handlungen.

Hinsichtlich des erstatteten Vorbringens zu Trassenvarianten und Alternativprojekten führte die belangte Behörde 2 aus, dass nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs stets

nur das eingereichte Projekt zu beurteilen gewesen wäre. Zur grundsätzlichen Frage der Kompetenzverteilung zwischen „Bundes- und Landesbehörden bei der Trassenwahl“ bliebe in einem teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren für eine Alternativenprüfung gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 kein Raum (Hinweis auf die Entscheidungen VwGH 19.12.2013, 2011/03/0160 sowie 18.12.2012, 2009/07/0179). Auch würden Alternativen zu einem Straßen-bzw. Eisenbahnbauprojekt, die eine Veränderung der Trassenverordnung (des Bundes) zur Voraussetzung hätten, keine zumutbare Alternative iSd naturschutzrechtlichen Vorschriften der Länder darstellen (Hinweis auf VwGH 14.07.2011, 2010/10/0193; 24.09.1999, 98/10/0347; 16.04.2004, 2001/10/0156). Da eine aufgrund einer Alternativenprüfungen ergangene naturschutzbehördlichen Untersagung eines Vorhabens für eine Eisenbahntrasse denknotwendig die Auswahlentscheidung zwischen mehreren möglichen Trassenvarianten voraussetze, wäre eine solche Untersagung – weil diese Auswahlentscheidung ausschließlich in die Bundeskompetenz falle – im Ergebnis ein Unterlaufen der Bundeskompetenz (Hinweis neuerlich auf die erwähnte Entscheidung des VwGH vom 14.07.2011 sowie VwGH 29.01.2007, 2003/10/0081). Auch das Schrifttum argumentiere in diese Richtung (Hinweis auf *Schmelz/Schwarzer*, Kommentar UVP-G 2000 [2011], § 24f, Rn. 28). Im Ergebnis sei die belangte Behörde 2 hinsichtlich der geprüften Trassenvarianten und Alternativen an die Ergebnisse der UVP der belangten Behörde 1 gebunden und dürfe andere Varianten als die auf Bundesebene gewählten nicht selbst prüfen.

Die belangte Behörde 2 legte auch dar, dass weitere bewilligungspflichtige Tatbestände des Wr NSchG nach den Ermittlungsergebnissen nicht vorliegen würden; vom Vorhaben seien weder Schutzgebiete noch Schutzobjekte direkt oder indirekt betroffen, weil sie in entsprechender Entfernung liegen würden.

1.2.6.3. Vom 18.11.2022 bis 13.01.2023 unter Bezugnahme auf Zl. M22 – 1538382/2021, mit folgendem Text wurde auf der Amtstafel des Rathauses der Stadt Wien Folgendes verlautbart (auszugsweise):

„MA22 – 1538382/2021

Kundmachung

Öffentliche Auflage und Zustellung eines Bescheides

durch Edikt

Der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, vertreten durch die Jarolim Partner Rechtsanwälte GmbH, Volksgartenstraße 3, 2. OG, 1010 Wien, wurde mit Bescheid der Wiener

Landesregierung vom 8. November 2022 die teilkonzentrierte Genehmigung für das Vorhaben „Attraktivierung der Verbindungsbahn Wien Hütteldorf – Wien Meidling“, ÖBB-Strecken 12201 (Wien Hütteldorf – Wien Praterstern), km 0,77 bis 5,30; 12101 (Wien Penzing – Abzweigung Hütteldorf 1), km 1,00 bis km 1,72; 10615 (Wien Maxing – Wien Matzleinsdorf-Altmannsdorf), km 4,53 bis km 5,54; auf dem Gebiet des Landes Wien nach § 24f Abs. 6 iVm Abs. 5 iVm § 24 Abs. 3 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 80/2018, unter Mitanwendung von § 10 Abs. 1 Z 1, Abs. 2, Abs. 3 Z 1, 4 und 6 sowie § 10 Abs. 4 in Verbindung mit § 11 Abs. 2 Z 5 und Abs. 4 Wiener Naturschutzgesetz, LGBl. für Wien Nr. 45/1998 idF LGBl. für Wien Nr. 27/2021, erteilt.

1. Gegenstand des Antrages

Die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft stellte mit Schreiben vom 23. Dezember 2021 für das Vorhaben „Attraktivierung der Verbindungsbahn Wien Hütteldorf – Wien Meidling“, auf dem Gebiet des Landes Wien, den Antrag auf die Erteilung einer teilkonzentrierten Genehmigung gemäß § 24 Abs. 3 iVm § 24f UVP-G 2000 iVm den auf das Vorhaben anwendbaren, vom Land Wien zu vollziehenden Genehmigungsbestimmungen.

2. Zeit und Ort der möglichen Einsichtnahme

Dieser Bescheid liegt acht Wochen lang (vom 18. November 2022 bis einschließlich 13. Jänner 2023) beim Amt der Wiener Landesregierung, Stadt Wien – Umweltschutz (als Behörde und für die Standortgemeinde), Wien 20., Dresdner Straße 45, 3. Stock, Zimmer 3.28, Montag bis Donnerstag von 8 bis 12 Uhr und 13.30 bis 15 Uhr, Donnerstag zusätzlich von 15 bis 17 Uhr sowie Freitag von 8 bis 12 Uhr, zur öffentlichen Einsichtnahme auf.

[...]

Der Bescheid gilt mit Ablauf von zwei Wochen nach dieser Verlautbarung als zugestellt; dies auch gegenüber jenen Personen, die sich am ggst. Verfahren nicht beteiligt und deshalb keine Parteistellung erlangt haben. Den Beteiligten ist auf Verlangen eine Ausfertigung des Bescheides auszufolgen und den Parteien des Verfahrens auf Verlangen unverzüglich zuzusenden.

Der Bescheid ist ab dem 18. November 2022 im Internet unter https://www.wien.gv.at/kontakte/ma22/bekanntmachungen/ abrufbar.

Rechtsgrundlage: § 24f Abs. 13 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 – UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993 idgF.“

1.2.6.4. Unter der erwähnten Web-Adresse war der Bescheid 2 abrufbar.

1.2.7. Am 18.11.2022 rief die PW den Genehmigungsbescheid von der oben erwähnten Adresse im World Wide Web ab.

1.2.8. Die bP8 erhob gegen den Bescheid 2 Beschwerde wegen „Nichtigkeit", „wesentlicher Verfahrensverstöße" und „inhaltlicher Rechtswidrigkeit". Die Beschwerde der bP8 langte am 27.12.2022 bei der belangten Behörde 2 ein. Sie machte in ihrer Beschwerde geltend:

1.2.8.1. **„**Nichtigkeit des Verfahrens" liege aus Sicht der bP8 vor, weil Voraussetzung für den Bescheid 2 sei, dass das UVP-Verfahren rechtskräftig sei. Die belangte Behörde 2 und deren ASV würden sich diesbezüglich in ihren jeweiligen Ausführungen auf den Bescheid 1 beziehen, welcher aufgrund des anhängigen Beschwerdeverfahrens vor dem BVwG noch nicht rechtskräftig sei. Sohin seien jedoch die Voraussetzungen für den Bescheid 2 noch nicht klar, etwa könnten die Ergebnisse der UVP aufgrund des Verfahrens vor dem BVwG anders ausfallen, Umstände hinsichtlich Flora und Fauna könnten sich verändern ebenso wie die Trassenführung, und der Bescheid 2 hätte erst erlassen werden dürfen, wenn der ihm zugrundeliegende Bescheid 1 rechtskräftig geworden sei. Das Verfahren leide daher an einem wesentlichen Verfahrensmangel. Wiederholt werde daher der Antrag, das Verfahren nach dem Wr NSchG bis zur Rechtskraft der Entscheidung des BVwG über den Bescheid 1 zu unterbrechen.

1.2.8.2. Als „inhaltliche Rechtswidrigkeit" monierte die bP8, dass beim Vorhaben kein deutlich höheres Interesse vorliege, als an der Erhaltung dauerhaft lebensfähiger Bestände. Die belangte Behörde 2 habe eine Prüfung der öffentlichen Interessen am Vorhaben nicht eingehend vorgenommen, sondern nur die Angaben der PW übernommen. Durch das Vorhaben werde jedoch – und dies ergebe sich bereits aus den im Bescheid 2 verfügten Ausnahmetatbeständen – gravierend in Fauna und Flora eingegriffen. Bereits jetzt bestehe für die Verbindungsbahn eine Trasse, auf welcher Züge fahren würden, eine Intervallverdichtung sei nicht unbedingt notwendig. Der öffentliche Verkehr sei sohin auch ohne das Vorhaben gesichert. Ohne ein durch den Bescheid 1 rechtskräftig festgestelltes öffentliches Interesse und ohne eigene Prüfung der belangten Behörde 2 könne ein solches nicht festgestellt werden.

Nicht nachvollziehbar seien darüber hinaus die Ausführungen des Amtssachverständigen: Es sei auch nicht von einer Ortsüblichkeit des Tötungsrisikos hinsichtlich des Weißbrustigels zu sprechen. Dies widerspreche vielmehr den eigenen Ausführungen des Amtssachverständigen, wonach im Einreichoperat seitens der PW selbst angegeben würde, dass der Tatbestand der Tötung nicht gänzlich vermieden werde könne. Gegenständlich gehe die Tötung

daher – aufgrund der Baumaßnahmen sowie der angestrebten verkürzten Fahrtintervalle von Zügen – über das ortsübliche Maß hinaus. Nicht zuletzt wies die bP8 diesbezüglich auch darauf hin, dass tatsächliche Prognoserechnungen fehlen würden, so dass keine Grundlage für die Ortsüblichkeit vorliege. Der Bau des Vorhabens sei daher aus naturschutzrechtlicher Sicht zu untersagen.

1.2.9. Auch die bP4 erhob gegen den Bescheid 2 eine Beschwerde. Diese langte am 04.01.2023 bei der belangten Behörde 2 ein. In ihr monierte die bP4 eine Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften bzw. eine unrichtige rechtliche Beurteilung. Sie führte dazu aus:

1.2.9.1. So beinhalte der Bescheid 2 in seinem Spruch nicht ausdrücklich die naturschutzrechtliche Genehmigung. Darüber hinaus habe die belangte Behörde 2 ausschließlich das eingereichte Projekt und keine Ausführungsvarianten dazu beurteilt bzw. vielmehr ihre Zuständigkeit zur Variantenprüfung zu Unrecht verneint, lediglich auf die den Antragsunterlagen zu entnehmenden Ausführungsvarianten verwiesen und dazu ausgeführt, dass eine grundsätzliche Änderung der Trassenlage nicht möglich sei. Dies stelle einen Verfahrensmangel dar. Die Alternativvariante V2 Überführung Tolstojgasse – Titlgasse statt Unterführung Versorgungsheimstraße sei realistisch, kostengünstig und mit einem geringeren Eingriff in die geschützten Arten und die Natur verbunden. Die bP4 legte betreffend die Möglichkeit der technischen Umsetzung dieser Variante auch eine Beilage vor. Die Vermeidung des massiven Eingriffs in Fauna und Flora der Waldvogelstraße sei in der artenschutzrechtlichen Prüfung der Trassenvariante nicht miteinberechnet und mit dem eingereichten Vorhaben verglichen worden. Dies stelle einen zusätzlichen Verfahrensfehler dar.

1.2.9.2. Insgesamt würde die Voraussetzung für die Bewilligung nach § 11 Abs. 2 Wr NSchG nicht vorliegen, weil der PW die Glaubhaftmachung, dass es keine andere zufriedenstellende Lösung iSd Art 16 Abs. 1 der FFH-RL gebe, nicht gelungen sei. Die Ausführungsvariante Überführung Tolstojgasse – Titlgasse für MIV würde den ökologischen Fußabdruck des Vorhabens enorm verbessern und hätte von der PW aufgegriffen werden müssen.

1.2.9.3. Weiters hinaus monierte die bP4 Unrichtigkeiten in Pkt. 5.2.1. der artenschutzrechtlichen Prüfung der Antragsunterlagen der PW. So sei für die genannten Ausführungsvariante etwa nur eine Eintiefung von 85 cm im Bereich der Überführung erforderlich und der Bodenaushub – bei dem es sich um einen Recycling-Baustoff handle – müsse auch nicht endgelagert werden, sondern könne sofort wiederverwendet werden. Mit Wegfall der Unterführung Versorgungsheimstraße könne der Park bzw. die Allee

in der gesamten Waldvogelstraße einschließlich der dort lebenden geschützten Arten zusätzlich zu den ungefähr 100 Bäumen erhalten werden.

1.2.9.4. Die bP4 wies in ihrer Beschwerde auch ausdrücklich darauf hin, dass gemäß § 4 Abs. 2 Z 3 des Wr NSchG bei der Planung und Durchführung aller Maßnahmen darauf Bedacht zu nehmen sei, dass die Landschaft in ihrer Erholungswirkung für den Menschen nicht gefährdet oder wesentlich beeinträchtigt werde. Genau dies geschehe jedoch bei der von der PW beantragten Unterführung Versorgungsheimstraße mit der ersatzlosen Entfernung von Park und Grünfläche bzw. Bäumen entlang der Waldvogelstraße. Die von der bP4 aufgezeigte Variante würde darüber hinaus auch bei der Stranzenbergbrücke eine geringere Fläche durch Bauarbeiten und Flächennutzung beanspruchen und dadurch sei eine geringere Anzahl an geschützten Arten von den Arbeiten betroffen und es müsse nur eine geringere Anzahl an Bäumen gefällt werden.

1.2.9.5. Hinsichtlich der Prüfung des Tatbestands gemäß § 18 Abs. 2 Z 8 Wr NSchG monierte die bP4 auch die Tatsachenfeststellung, dass – entsprechend den Ausführungen des Amtssachverständigen – keine Alleen oder Baumzeilen derart betroffen seien, dass der Tatbestand einer Beseitigung vorliege, als unrichtig.

1.2.9.6. Soweit die belangte Behörde 2 vermeine, dass entsprechend der Entscheidung des Verfassungsgerichtshofs vom 21.06.1996, B 2528/94, Maßnahmen iZm dem Bau und der Erhaltung von Eisenbahnanlagen – wie auch das gegenständliche Vorhaben eine sei – vom Anwendungsbereich des Wr BSchG ausgenommen seien, eine unrichtige rechtliche Beurteilung vorliege.

Die belangte Behörde 2 hätte nach den Bestimmungen des Wr BSchG jedenfalls die Entfernung von Bäumen zu beurteilen gehabt, welche nicht im Zuge eines eisenbahnbehördlich bewilligten Baus und Erhaltung von Eisenbahnanlagen zwingend erforderlich zu entfernen seien.

1.2.9.7. Das öffentliche Interesse an den beantragten Verbotsausnahmen nach § 10 Wr NSchG habe die belangte Behörde 2 in ihrer Interessenabwägung und nach § 11 Abs. 2 Z 5 leg. cit. mit der Erhöhung der Kapazitäten im öffentlichen Verkehr begründet, welcher für die Anrainer auch lärmtechnisch keine höhere Belastung darstelle. Dementsprechend stelle es sich für die bP4 nicht als nachvollziehbar dar, weshalb das Vorhaben die durchgehende Errichtung von Lärmschutzwänden vorsehe, deren Errichtung den größten Eingriff und Schaden für die durch das Wr NSchG streng geschützten Arten darstelle. Ein öffentliches Interesse des Schutzes der Anrainer vor zusätzlichem Lärm, welcher die Errichtung von Lärmschutzwänden erfordere, sei

aus dem Antrag nicht ersichtlich. Würde die Antragstellerin Güterzugfahrten planen, welche die Errichtung von Lärmschutzwänden erforderlich machen würden, wäre ihr Antrag nicht vollständig und daher nicht genehmigungsfähig. Die 0-Variante mit Errichtung zusätzlicher Bahnhaltestellen am Bereich Hietzinger Hauptstraße und Stranzenbergbrücke ohne durchgängige Lärmschutzwand mit Modernisierung aller bahntechnischen Anlagen schneide im Variantenvergleich gegenüber der eingereichten Variante naturschutzrechtlich und auch kostenmäßig am besten ab.

1.2.9.8. Darüber hinaus regte die bP4 die Stellung eines Antrags auf Vorabentscheidung an den EuGH durch das BVwG an, betreffend die Frage, ob die Bestimmung des § 11 Abs. 4 Z 1 des Wr NSchG, in welcher festgelegt werde, dass die Bewilligung nach Abs. 2 und Abs. 3 leg. cit. zusätzlich zum Vorliegen von Z 2 nur dann erteilt werden könne, wenn der Antragsteller glaubhaft mache, dass es keine andere zufriedenstellende Lösung iSd Art 16 Abs. 1 der FFH-RL und Art. 9 Abs. 1 der VSch-RL gebe, mit der Bestimmung in Art. 16 Abs. 1 der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21.05.1992, welche vorsehe, dass es keine anderweitige zufriedenstellende Lösung gebe, sowie weiteren Bedingungen mit dem Unionsrecht vereinbar sei.

1.2.10. Mit Schreiben vom 17.01.2023 legte die belangte Behörde 2 die Beschwerden der bP4 und der bP8 samt den Akten des von ihr geführten Verfahrens dem BVwG vor.

1.2.11. In einem Schriftsatz vom 17.02.2023 an die belangte Behörde 2 erklärte die bP10 zunächst, den Bescheid 2 seinem gesamten Inhalt und Umfang nach anzufechten. Begründend verwies sie diesbezüglich auf ihre bereits im verwaltungsbehördlichen Verfahren erstatteten Einwendungen und erklärte diese auch in der Beschwerde vollinhaltlich aufrecht zu erhalten. Darüber hinaus ergänzte sie diese Einwendungen dahingehend, dass auch eine Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften vorliege. So sei der Bescheid 2 der bP10 bislang nicht wirksam zugestellt worden, weil die belangte Behörde 2 Schriftstücke gemäß § 44f AVG auch durch Edikt zustellen könne, wenn ein Großverfahren nach § 44a AVG eingeleitet worden sei. Die Zustellung eines Schriftstücks erfolge aber nur dadurch, dass die Behörde in der in § 44a Abs. 3 AVG vorgesehenen Form verlautbare, dass das betreffende Schriftstück bei ihr zur öffentlichen Einsicht aufliege. Im Verfahren vor der belangten Behörde 2 sei das Edikt bisher jedoch nicht im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“ verlautbart worden und sohin habe eine ordnungsgemäße und gesetzeskonforme Zustellung des Bescheid 2 durch Edikt nicht stattgefunden. „Per Einschreiben“ vom 31.01.2023 habe die bP10 die Zustellung des Bescheid 2 bei der belangten Behörde 2 beantragt. Diese sei bis zum

heutigen Tag nicht erfolgt, weswegen die bP10 den Antrag stelle, ihr den Bescheid 2 der belangten Behörde 2 zustellen zu lassen.

1.2.12. Begleitet durch einen vom 14.03.2023 datierenden Schriftsatz legte die belangte Behörde 2 den unter II.1.2.11. erwähnten Schriftsatz der bP10 dem BVwG vor und wies in ihrem Vorlageschreiben darauf hin, dass die Beschwerde aus ihrer Sicht verspätet sein (das Verfahren zu diesem Schriftsatz wurde beim BVwG zunächst zur Aktenzl. W270 2268719-1 protokolliert geführt, in der Folge jedoch zur Aktenzl. W270 2265873-1).

1.3. Zum Verfahren vor dem BVwG:

1.3.1. In einer Stellungnahme der bP2 und der bP3 vom 21.06.2022 gemäß der den Parteien Gelegenheit zur Stellungnahme zu anderen eingebrachten Beschwerden eingeräumt wurde, führten diese aus, dass sie sich „dem Inhalt der anderen Beschwerden vollständig anschließen“ würden. „Ergänzend“ führten sie zusammengefasst auf das Wesentliche aus, dass – wobei sie auf das Edikt der belangten Behörde 2 hinwies – die bisherige eingleisige Streckenführung „sehr“ geändert werde – zumindest auf einer Strecke von 600 m durch eine „Gleiszulegung“. Deshalb sei die gewählte Verfahrensart „unrichtig“. Aus der Zulegung folge auch, dass das Vorhabe nicht dem Ausbau des Personennahverkehrs, sondern dem Ausbau des Güterverkehrs diene. Bei der „Gesamtlänge der Trassenänderung“ sei auch die Länge der bei der Errichtung des „Lainzer Tunnels“ vorgenommenen Trassenlänge zu berücksichtigen (Akten BVwG: Aktenzl. 2255812-1, OZ 4).

1.3.2. In ihrer Stellungnahme zu den gegen den Bescheid 1 erhobenen Beschwerden führte die PW – jeweils unter Bezugnahme auf die einzelnen Vorbringen in den Beschwerden 1 bis 10 – Folgendes aus (Akten BVwG: Aktenzl. 2255812-1, OZ 6):

1.3.2.1. Bezüglich der von der bP1 gerügten Befangenheit sowie der Verfahrensführung verwies die PW auf ihre diesbezüglichen Entgegnungen gegenüber der bP6 und bP8, bezüglich etwaiger Alternativvarianten auf die Ausführungen betreffend das dahingehende Vorbringen der bP6. Bei dem ggst. Projekt gehe es vorrangig um eine Attraktivierung des Personenverkehrs, wobei die PW im Wesentlichen das ua. auch den bP2 und bP3 entgegengehaltene Vorbringen wiederholte. Abgesehen davon habe die bP1 weder aus rechtlicher, noch aus fachlicher Sicht relevante Aspekte aufzuzeigen vermocht.

1.3.2.2. Das Vorbringen der bP2 und bP3 tauge nicht dazu, Umstände glaubhaft zu machen, die eine Befangenheit der belangten Behörde begründen können. In Bezug auf die Doppelrolle der belangten Behörde verwies die PW auf die der bP6 entgegengehaltenen Ausführungen. Das gegenständliche Vorhaben sei Teil der Hochleistungsstrecke Raum Wien – St. Pölten

gemäß der 2. Hochleistungsstreckenverordnung BGBl 1989/675, Punkt 1. Es handele sich um die Änderung einer Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke durch Zulegung eines Gleises auf einer durchgehenden Länge von weniger als 10 km. Entgegen der Ausführungen der bP2 und bP3 bestehe daher für das Vorhaben die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000, die gemäß § 23b Abs. 2 Z 1 UVP-G 2000 im vereinfachten Verfahren zu erfolgen habe. Zu der geforderten Zusammenlegung der Einzelvorhaben sei festzuhalten, dass der Kumulationstatbestand des § 23b Abs .3 UVP-G 2000 die Kumulationstatbestände des § 3 Abs 2 und § 3a Abs 6 UVP-G 2000 für Hochleistungsstrecken verdränge. Die Genehmigung einer Eisenbahnstrecke in Teilabschnitten sei analog zu § 23a Abs. 2 Z 2 UVP-G 2000 bei entsprechender sachlicher Rechtfertigung zulässig. Insbesondere könnten gegenständlich beide Einzelvorhaben in betrieblicher Sicht für sich alleine bestehen und seien verkehrswirksam. Das Vorhaben betreffe keine Netzveränderung und sei daher keine SUP nach dem Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (im Folgenden: **SP-V-Gesetz**; gemeint wie mit BGBl. I Nr. 96/2005 idF BGBl. I Nr. 96/2005 kundgemacht) durchzuführen gewesen, eine solche Verpflichtung ergebe sich auch nicht unmittelbar aus der SUP-RL.

Bei dem ggst. Projekt gehe es vorrangig um eine Attraktivierung des Personenverkehrs mit der Errichtung von zwei zusätzlichen Haltestellen und einer geringfügig verschobenen und ebenfalls neu errichteten Haltestelle, auch wenn weiterhin Güterzüge auf der Verbindungsbahn verkehren würden. Der Umleitungsfall im Falle einer Störung oder Wartung des Lainzer Tunnels sei in den Zugzahlen zur Dimensionierung vom Lärm- und Erschütterungsschutz berücksichtigt worden. Die Definition, welche Strecken als „Quieter Route“ ausgewiesen werden, sei nicht Gegenstand des ggst. Vorhabens. Ein leiseres Wagenmaterial sei bei den schalltechnischen Planungen nicht berücksichtigt worden; es handle sich damit um eine Worst-Case-Betrachtung und sei zudem die ständige Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte zu erwarten.

Bezüglich der Protokollierung im Rahmen der mündlichen Verhandlung verweis die PW auf die Ausführungen zum Vorbringen der bP6, bezüglich der Befangenheit der Sachverständigen auf jene zum Vorbringen der bP8. Der bP2 und bP3 gelänge es nicht, Umstände glaubhaft zu machen, welche die Fachkunde bzw. die Unbefangenheit des Sachverständigen in Zweifel stellen würden und vermöchten sie auch keine Relevanz iS der ständigen Rechtsprechung darzulegen. Den bP2 und bP3 gelänge es auch nicht, den Sachverständigengutachten auf gleicher fachlicher Ebene entgegenzutreten und sei entgegen ihrer Ausführungen auch keine Widersprüchlichkeit der Gutachten zu erkennen.

Hinsichtlich der von der belangten Behörde ordnungsgemäß durchgeführten eisenbahnrechtlichen Interessenabwägung verwies die PW auf die Ausführungen betreffend die diesbezüglichen Einwände der bP7. Das öffentliche Interesse überwiege und könne ergänzend auch auf die Einreichunterlagen verwiesen werden. Aus fachlicher Sicht hebt der PW die Taktverdichtung im Personenverkehr und die drei neuen Haltestellen hervor; die angeführten Ausbauten verschiedener Korridore seien im Betriebsprogramm und somit in der Bemessung vom Lärm- und Erschütterungsschutz berücksichtigt worden. Auch werde die Trennwirkung in der Betriebsphase durch Unterführungen und zusätzliche Querungsmöglichkeiten für Fußgänger vermindert.

1.3.2.3. In Bezug auf die von der bP4 als unzureichend gerügten Lärmschutzmaßnahmen führte die PW aus, dass sich gegenständlich aus dem humanmedizinischen Gutachten und jenem aus dem Fachgebiet Lärmschutz keine Anhaltspunkte für negative Auswirkungen des geplanten Projekts auf die Gesundheit und hinsichtlich einer allfällig erforderlichen Unterschreitung der Grenzwerte der SchIV ergeben. Die Forderung der b4 nach der Einholung eines weiteren Sachverständigengutachtens eines Humanmediziners erscheine unbegründet. Die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen seien in der Lage, die Gesundheit der Anrainer:innen zu schützen.

Die Immissionsbelastung der zu schützenden Güter iSd Immissionsminimierungsgebots werde gemäß § 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 möglichst gering gehalten. Wenn die bP4 moniere, dass die Gestaltung der Fuß- und Radwege im beschwerdegegenständlichen Verfahren nicht geprüft worden sei, übersehe sie, dass die Gestaltung der Fuß- und Radwege nicht Antragsgegenstand und somit nicht Teil des Verfahrens sei, diese seien Kontextvorhaben des Projektpartners Stadt Wien. Die im angefochtenen Bescheid formulierten Maßnahmen würden auf den Maßnahmenvorschlägen der Sachverständigen gründen und weitere Auflagen seien als nicht notwendig erachtet worden. Bezüglich der von der bP4 erhobenen Einwände betreffend den Fachbetrag Luft und Klima verwies die PW auf den Aktenvermerk zur Klimaverträglichkeit vom 31.01.2022 und die Angaben im Einreichprojekt zur Sicherung der Klimaverträglichkeit. Baumrodungen würden durch Ersatzpflanzungen kompensiert.

Betreffend die Emissionen zeige die Ermittlung der resultierenden Gesamtbelastung, dass im Betrieb und Bau mit der Einhaltung der Grenzwertkriterien bzw. Grenzwerte zu rechnen sei, jedenfalls für Immissionspunkte mit relevanter Zusatzbelastung. Die projektbedingte Zusatzbelastung unterschreite die jeweilige Irrelevanzgrenze gemäß dem Schwellenwertkonzept. Emissionsminderende Maßnahmen seien nach dem Stand der Technik im Projekt vorgesehen. In Bezug auf das Klima seien durch die zusätzlichen, im Rahmen des

ggst. Vorhabens geplanten Bauwerke mit hoher Wahrscheinlichkeit keine grundsätzlichen Änderungen zu den bereits bestehenden Verhältnissen zu erwarten. Durch das gegenständliche Vorhaben sei auch mit keinen relevanten Änderungen im Kaltluftabflussverhalten zu rechnen. Weiters verwies die PW auf die vorgesehene Ersatzaufforstung und landschaftspflegerische Begleitplanung und durch Verlagerungseffekte von der Straße auf die Schiene sei Treibhausgaseinsparungspotential ableitbar. Die von der bP4 ins Treffen geführten Leitlinien seien erst nach der mündlichen Verhandlung im Juli 2021 veröffentlicht worden und daher im ggst. Fall nicht anzuwenden gewesen.

Zum Baumschutz werde auf das zu den vorherigen Punkten Gesagte verwiesen. Aus rechtlicher Sicht sei das Wr BSchG nicht analog anzuwenden und würden Rechtsgrundlagen für eine Notwendigkeit des von der bP4 geforderten Klimachecks fehlen. Bezüglich der Lärmschutzwände verwies die PW auf den Fachbereich Schalltechnik, wobei die Auswahl der Materialien, die optische Ausgestaltung, Farbgebung, Be- oder Vorpflanzung aus schalltechnischer Sicht eine untergeordnete Rolle spielen würden. Vielmehr könne bei der Umsetzung auf die örtlichen Gegebenheiten eingegangen werden.

Hinsichtlich der mit dem Klimawandel verbundenen Starkniederschläge verwies die PW auf die Verwendung angepasster Niederschlagswerte durch die Plattform e-hyd des Hydrografischen Dienstes. Das erhöhte Auftreten von Starkregenereignissen werde bei der Aufbereitung der Daten berücksichtigt.

Die Niederschlagswässer würden zum überwiegenden Anteil – wie bereits im Bestand – in das Kanalsystem der Stadt Wien (konkret des Bereichs: Wien Kanal) eingeleitet und sei keine maßgebliche Änderung im Hinblick auf eine Grundwasserneubildung gegeben. Zusätzlich seien im Entwässerungssystem entsprechende Retentionsmaßnahmen zur Vermeidung von zusätzlichen mengenmäßigen Belastungen der Kläranlage bzw. der Vorfluter sowie das häufigere Auftreten von Hochwässern enthalten. Dass betreffend Grundwasserqualität keine Wassergutachten vorgelegt worden seien, treffe nicht zu. Gemäß den Ausführungen im Fachbericht Geotechnik und Hydrogeologie seien insgesamt zwölf Grundwasserproben gezogen und chemisch untersucht worden. Die Bestandssensibilität sei aufgrund der mehrfachen Überschreitungen von Grenz- bzw. Richtwerten als hoch eingestuft worden. Die Ableitung der anfallenden Bahnwässer in die Kanalisation sei jedoch – wie im Bestand – vor allem auf die im Hinblick auf eine Versickerung ungünstigen Randbedingungen zurückzuführen.

Die Einwendung, dass ein geringfügiger zusätzlicher Bodenverbrauch erfolge, könne auch hinsichtlich der EU-Bodenstrategie 2050 fachlich technisch nachvollzogen werden. Die

verbrauchte Fläche sei jedoch ein sekundär anthropogen beeinflusster Boden und eine Attraktivierung von Infrastrukturmaßnahmen würde den Verbrauch und die Versiegelung anderer natürlich gewachsener Böden relevant verhindern.

Hinsichtlich der Stadtentwicklung legte die PW dar, dass die Querungen für den Fuß- und Radverkehr großteils verbessert und an einigen Stellen das Queren über Treppen und Aufzüge gewährleistet worden sei. Durch die Auflassung der EKen entstünden künftig keine Wartezeiten mehr. Die Querungen seien durchgehend und unabhängig vom Bahnbetrieb benützbar, wodurch die Verkehrssicherheit wesentlich erhöht werde. Zusätzlich sei von der Stadt Wien ein bahnbegleitender Radweg inkl. einer weiteren, barrierefreien Querung für den Fuß- und Radverkehr in Planung.

Zur Frage der Beurteilung des Lärms verwies die PW auf ihre obigen Ausführungen betreffend Lärmschutz. Die bP4 übersehe darüber hinaus, dass sich die belangte Behörde 1 umfassend mit dem Schienenlärm und sonstigen vorhabensbedingten Lärmimmissionen befasst und die entsprechenden Einwendungen den Stellungnahmen der jeweiligen Sachverständigen gegenübergestellt habe. Die Beurteilung sei selbständig auf Grundlage der Sachverständigengutachten erfolgt. Sofern mit Blick auf die Kontextplanung projektändernde Planungs- und Verbesserungsvorschläge angesprochen würden, verweise die belangte Behörde 1 zutreffender Weise darauf, dass diese im Rahmen eines Änderungsverfahrens gemäß § 24g UVP-G 2000 umgesetzt werden können, wobei Einordnung oftmals bereits aus den Aufgaben als Eisenbahnunternehmerin resultiere und beispielsweise die Entwicklung eines Radwegnetzes keine Aufgabe eines Eisenbahnunternehmens darstelle. Die Straßenplanung sei nach den geltenden Normen und Richtlinien, welche die Verkehrssicherheit berücksichtigen, erfolgt. „Fragen der Stadtplanung" seien in der Auflage betreffend den Gestaltungswettbewerb dezidiert nicht angesprochen wurden und verkenne die bP4 weiters, dass es sich bei Aspekten der Stadtentwicklung nicht um ein Schutzgut nach dem UVP-G 2000 handle. Abschließend könne auf das der bP6 entgegengehaltenen Vorbringen zum Gestaltungswettbewerb verwiesen werden. Bei der von der bP4 als Wiederherstellungsverpflichtung bezeichneten Passage handle es sich keineswegs um eine Auflage iS des UVP-G 2000, sondern um eine Feststellung. Die von der belangten Behörde vorgeschriebenen Nebenbestimmungen würden die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllen. Sofern die bP4 ins Treffen führe, dass die Stadt Wien als zusätzliche Antragstellerin auftreten hätte müssen, verwies die PW darauf, dass der Bescheid ohnedies dingliche Wirkung habe.

Hinsichtlich der von der bP4 monierten fehlenden SUP verkenne diese, dass die Definition des ggst. Streckenabschnitts als Hochleistungsstrecke bereits 1989 mit der 2. HL-VO erfolgt sei. Das

verfahrensgegenständliche Vorhaben betreffe keinen Verordnungsentwurf zur Erklärung von Eisenbahnhochleistungsstrecken gemäß § 1 HLG und somit keine Netzveränderung. Auch unter Berücksichtigung des zeitlichen Anwendungsbereiches der SUP-RL bzw. des SP-V-Gesetzes gelange man zu keinem anderen Ergebnis. Eine solche Verpflichtung zur Durchführung einer SUP ergebe sich auch nicht unmittelbar aus der SUP-RL, weil das zur Durchführung einer UVP eingereichte konkrete Projekt – selbst bei einer weiten Auslegung der Begriffe – keinen Plan und kein Programm iS des Art. 2 lit a der SUP-Richtlinie darstelle. Die belangte Behörde 1 habe sich im angefochtenen Bescheid explizit mit den Voraussetzungen für die Durchführung einer SUP auseinandergesetzt und bedürfe es diesbezüglich keiner Vorlage an den EuGH. Ferner setzt sich die PW mit den von der bP4 aufgeworfenen Fragen und Einwendungen hinsichtlich alternativer Ausgestaltungsmöglichkeiten im Einzelnen auseinander.

Bezüglich der Beförderung von Gefahrengütern, die gemäß der ins nationale Recht übernommenen Europäischen Vereinbarungen auf allen Verkehrswegen erfolgen könne, gebe es keine Einschränkung, weder auf der Verbindungsbahn, noch im Lainzer Tunnel. Die Planungen würden dem Stand der Technik hinsichtlich eines sicheren Eisenbahnbetriebs entsprechen.

1.3.2.4. In Bezug auf den von der bP5 monierten Umstand, dass nicht alle bestehenden Querungsmöglichkeiten für den Radverkehr aufrechterhalten würden, führte die PW aus, dass neue Querungsmöglichkeiten geschaffen würden.

1.3.2.5. Hinsichtlich der von der bP6 erhobenen Einwände betreffend eine Verlängerung der Fristerstreckung verwies die PW auf das der bP8 diesbezüglich entgegengehaltene Vorbringen. Die Parteistellung der Bürgerinitiativen sei ex lege eingetreten. Die belangte Behörde 1 habe insbesondere auch aufgrund der hohen Anzahl von Unterstützungsunterschriften von der Veranlassung einer Prüfung der Unterschriftenlisten durch die Wahlbehörde der Stadt Wien absehen können, eine neuerliche Auszählung und Überprüfung sei nicht vorgesehen und völlig offen, in welchem Recht die Bürgerinitiativen verletzt sein sollen.

1.3.2.6. Die Grundlage für dieses Vorhaben bilde der im Juni 2016 zwischen der Stadt Wien, der ÖBB und dem BMK abgeschlossenen Vertrag. Ein einstimmiger Gemeinderatsbeschluss (Stadt Wien) liege vor. Die Führung eines 15 min S-Bahn-Taktes sei ohne den zweigleisigen Ausbau vom Hütteldorfer Ast nicht möglich. Durch das Vorhaben würden weder ein S-Bahn-Ring noch eine späterer Gleiszulegung am Penzinger Ast verunmöglicht. Dieses zweite Gleis sowie der S-Bahn-Ring seien nicht Gegenstand des gegenständlichen Vorhabens. Die PW betonte erneut, dass es vorrangig um eine Attraktivierung des Personenverkehrs gehe und der

Umleitungsfall in den Zugzahlen zur Dimensionierung vom Lärm- und Erschütterungsschutz berücksichtigt worden sei. Bei der maximal zulässigen Längsneigung in der Planungsgrundlage werde nicht unterschieden, in welchem Ausmaß Güterverkehr auf der Strecke geführt werde. Die Überprüfung der Beilage 20160606_FinA-GR „Übereinkommen über den Ausbau der Verbindungsbahn“ fände keine Deckung in den Rechtsgrundlagen.

Im Hinblick auf die geforderte Prüfung von alternativer Varianten legte die PW dar, dass sich nach stRsp des VWGH sich die behördliche Prüfung ausschließlich auf das eingereichte Vorhaben zu beziehen habe. Entgegen der Ansicht der bP6 sei Antrags- und Entscheidungsgegenstand nur die vom Konsenswerber eingereichte Trasse und seien somit nicht Trassenalternativen umfasst. Weder die UVP-Richtlinie noch das UVP-G 2000 würden eine Möglichkeit eröffnen, den Projektwerber bzw. die Behörde zur Prüfung bestimmter Alternativen oder Varianten zu verhalten.

Ergänzend verwies die PW darauf, dass eine Tieflage der Verbindungsbahn seitens der ÖBB Infrastruktur AG in allen zweckmäßigen Varianten und Kombinationen intensiv geprüft worden sei und in allen Varianten von Untertunnelungen und auch vollständigen oder teilweisen Tieferlegungen unüberwindbare technische Hindernisse oder zumindest erhebliche Nachteile auftreten würden, die ein derartiges Unterfangen verunmöglichen würden. Probleme mit querenden Verkehrsströmen würden im besten Fall lediglich an anderen Stellen auftreten, nicht aber aufgelöst. Es könne kein Bestandsgrün erhalten werden und die Anlage neuer Grünflächen sei „enden wollend“, auch müsse der Aushub deponiert werden, was zu einer Beanspruchung und Zerstörung von Sekundarlebensräumen führen würde. Infolge einer Tieflage, in verstärkter Form bei Realisierung eines Tunnelbauwerkes, sei sowohl für die Bau- als auch für die Betriebsphase von wesentlich größeren Eingriffen in das Grundwasserregime auszugehen. Im Hinblick auf das Stadtbild wäre zu befürchten, dass die Verwertung von Grundflächen verstärkt Richtung Bebauung laufe.

Zur zusammenfassenden Beurteilung, auf die die bP6 verweise, sei anzumerken, dass die wesentliche Eigenschaft einer Zusammenfassung sei, dass sie generalisiere und kürze. Natürlich käme es durch die Verwirklichung des Projektes ohne Lärmschutz bei ausgewählten Anrainer:innen zu Verschlechterungen. Weitere Maßnahmen, um die Gesundheit der Anrainer:innen bestmöglich schützen zu können, seien vorgesehen, können aber verweigert werden. Anzumerken sei überdies, dass es bereits derzeit zu Überschreitungen der Grenzwerte im Tages- und Nachtzeitraum komme. Unter Berücksichtigung der bahnseitigen Maßnahmen könne die Anzahl an Grenzwertüberschreitungen im Nachtzeitraum deutlich reduziert, im Tageszeitraum gänzlich verhindert werden. Es seien entsprechende aktive und

sofern erforderlich passive Schallschutzmaßnahmen zur Einhaltung der aus der bahnbedingten Vorbelastung abgeleiteten Grenzwerte vorgesehen. Nach Projektfertigstellung sei die PW per Bescheid verpflichtet, die Einhaltung der Grenzwerte mittels Schallmessungen zu überprüfen und das Ergebnis der Behörde zu übermitteln. Während der Bauherstellung sei teilweise ein Monitoring geplant.

Wertverlust sei kein im Genehmigungsverfahren zu prüfendes Tatbestandselement und stelle damit auch kein subjektiv-öffentliches Recht dar. Bürgerinitiativen können nach dem UVP-G 2000die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften geltend machen, die nachteilige Beeinflussung des Vermögens infolge Wertminderung zähle nicht dazu. Personen, die von Immissionen betroffen sein könnten, hätten gem. § 31e EisbG keine Parteistellung.

Sofern die bP6 weiters die Widersprüchlichkeit der eingereichten Unterlagen behaupte, würden die Unterlagen aus Sicht der Sachverständigen nach der Verbesserung keine Mängel aufweisen, die eine Beurteilung verunmöglichen konnten und der Informationsgehalt für die Bürgerinnen und Bürger sei als ausreichend erachtet worden.

Die in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen von den Sachverständigen vorgeschlagenen zwingenden Maßnahmen seien im Wesentlichen, allenfalls bedingt durch das weitere Verfahren, in modifizierter Form in den Spruch übernommen wurden und vermöge die bP6 nicht darzutun, inwiefern eine Reihe der von ihr ins Treffen geführten Auflagen Ergänzung in der von ihr dargelegten Weise bedürfen.

Die Ausführungen der bP6 vermöchten die Feststellungen der belangten Behörde 1, die eine eisenbahnrechtliche Interessenabwägung ordnungsgemäß durchgeführt habe, nicht zu entkräften, diesbezüglich werde auf die der bP7 entgegengehaltenen Ausführungen verwiesen. Die Beurteilung der baulärmbedingten Immissionen in der Bauphase sei nach der Regelung der BStLärmIV erfolgt, projektgemäß werde eine Ansprechstelle (Ombudsperson) eingerichtet, die bei Bedarf auch Maßnahmen veranlassen könne. Eine regelmäßige Veranstaltung von „runden Tischen“ sei nicht erforderlich und fände keine Deckung in den maßgeblichen Rechtsgrundlagen. Die geforderten selbstständigen Dokumentations- und Informationspflichten seien nicht erforderlich und fänden keine Deckung in den Rechtsgrundlagen. Es sei gewährleistet, dass die ökologische Bauaufsicht von einer unabhängigen und fachkundigen Person ausgeübt werde. Eine Dauersperre der gegenständlichen Strecke sei nicht möglich, kurzzeitige Sperren aufgrund des Bauablaufes seien unumgänglich und nur mit einer langen Vorlaufzeit möglich. Die Nachtarbeiten würden nur im unbedingt notwendigen Ausmaß durchgeführt und die Bevölkerung gesondert vorab informiert. Die bP6 vermöge nicht darzutun, inwiefern die von ihr diesbezüglich ins Treffen

geführte Auflagen Ergänzung in der von ihr dargelegten Weise bedürfen. Es gäbe keine Rechtsgrundlage für Garantien, dass das Bauvorhaben innerhalb von spätestens sechs Jahren abgeschlossen sein werde bzw. für eine Pönale auch an Anrainer und den Bezirk bei Nichteinhaltung.

Der Gestaltungswettbewerb verschiebe die inhaltliche Prüfung gerade nicht in ein nachgelagertes Verfahren. Wie die belangte Behörde 1 im angefochtenen Bescheid unmissverständlich klarstelle, handelt es sich beim gegenständlichen Gestaltungswettbewerb um einen Vorhabensbestandteil und sei von den Sachverständigen dabei bewusst darauf hingewirkt worden, dass konkrete Rahmenbedingungen für den Gestaltungswettbewerb festgelegt worden seien.

Die Errichtung eines bahnbegleitenden Radweges sei ein Kontextvorhaben des Projektpartners Stadt Wien. Die zukünftige Begrünung der bahnnahen Flächen sei in den Plänen der Landschaftspflegerischen Begleitplanung ersichtlich. Die Ausrüstung der zahlreichen Gemeindebauten im Nahbereich mit Photovoltaikanlagen sowie einer Verdichtung der Zugänge zum Wientalradweg, der Ausbau des Fernwärmenetzes liege nicht im Verantwortungsbereich der PW.

Dem Einwand, dass das Konzept in den allermeisten Teilen auf die Situation im Jahr 2008 bzw. 2009 beruhe, wird damit begegnet, dass die Studie seit damals zwei Mal aktualisiert worden sei. Durch einschlägige gesetzliche Bestimmungen, Richtlinien und Empfehlungen, die im gegenständlichen Verfahren anzuwenden seien, werde gewährleistet, dass fachkundige und unabhängige Personen für die von der Beschwerdeführerin angeführten Aufgabenbereiche herangezogen würden. Die für die Bestellung zuständigen Stellen würden die einschlägigen Rechtsgrundlagen befolgen. Ein zusätzliches Maßnahmenpaket bzw. ein Prinzipienkatalog wie von der Beschwerdeführerin gefordert, erscheine nicht notwendig.

1.3.2.7. Betreffend das Vorbringen der Beschwerde 6 sei nicht nachvollziehbar, wie die bP7 zu dem Schluss gelangt sei, die belangte Behörde 1 hätte die öffentlichen Interessen an der Umsetzung des Vorhabens nur kursorisch geprüft. Auch die gegenteiligen Interessen seien iS der Rechtsprechung des VwGH eingehend geprüft worden, insbesondere auch jene, welche die Verletzung subjektiver öffentlicher Rechte betreffen, die das EisbG einräumt. Mit dem Interesse am Beitrag des Marktes der Beschwerdeführerin zu einer funktionierenden Nahversorgung habe die bP7 keine subjektiv öffentlichen Rechte iS des EisbG geltend machen können. Auch bei dem Verweis auf den Schutz der Unversehrtheit ihres Eigentums und der ungestörten Ausübung ihres Erwerbs handle es sich um Einwendungen, die auf den Zivilrechtsweg zu verweisen, aber nicht Gegenstand der eisenbahnrechtlichen Genehmigung

seien. Zudem habe die Behörde zwar das Vorliegen des öffentlichen Interesses von Amts wegen zu prüfen, nicht jedoch gegenteilige Interessen amtswegig zu ermitteln. Die belangte Behörde habe bereits auf Grundlage ihrer Erhebungen die gebotene Abwägungsentscheidung treffen können und sei der Vorteil für die Öffentlichkeit größer als der den Parteien entstehende Nachteil. Die gesetzlich geforderte Interessenabwägung sei auch aus verfahrensrechtlicher Sicht ordnungsgemäß durchgeführt worden und könne keinesfalls davon gesprochen werden, dass sich die belangte Behörde ausschließlich mit Leerformeln geholfen habe. In Bezug auf den von der bP7 erhobenen Einwand, die belangte Behörde habe es verabsäumt, konkrete positive Auswirkungen des ggst. Vorhabens festzustellen, verwies die PW darauf, dass der Zweck der Eisenbahn an sich schon im öffentlichen Interesse liege und – mit Blick auf den Entlastungseffekt – auch Fragen der Umweltbelastung im öffentlichen Interesse lägen. Das Vorliegen eines Bedarfs als eigenständiges Genehmigungskriterium sei nicht ersichtlich, sondern stelle sich als Teilaspekt dar, der im Rahmen des öffentlichen Interesses Berücksichtigung finden könne.

1.3.2.8. Eingangs hielt die PW unter „Compliance“ fest, dass es entgegen dem Vorbringen der bP8 keinen abgegrenzten Bereich gegeben habe, in dem sich die Projektwerberin und die Behörde heimlich besprochen hätten, und die Zurverfügungstellung von zB Schreibpersonal nicht der gebotenen Unbefangenheit widerspreche, sondern angesichts Bestimmungen zur Kostentragung im UVP-G 2000 den gesetzlichen Vorschriften entspreche. Eine Befangenheit der entscheidungsbefugten Organwalter liege nicht vor. Die späteren Ausführungen der PW gehen auf diesen Vorwurf ausführlich ein und halten der bP8 insbesondere entgegen, dass weder der von der bP8 zur Stützung ihrer Argumentation herangezogene Zeitungsartikel und das darin gezeichnete Bild, noch der Umstand, dass ein weiteres Vorhaben bereits bewilligt worden sei, eine Befangenheit der belangten Behörde zu begründen vermöchten. Zudem sei ein allfälliger Mangel des behördlichen Verfahrens mit Erkenntnis des BVwG als geheilt anzusehen. Der von der bP8 ebenfalls gerügten Befangenheit der Sachverständigen wurde ebenfalls entgegengetreten.

Hinsichtlich der im Ermessen der Behörde liegenden Verlängerungsmöglichkeit der gesetzlich vorgesehenen Auflagefrist von mindestens sechs Wochen führte die PW aus, dass die Auflagefrist durch Edikt ordnungsgemäß kundgemacht und für einen Zeitraum von sechs Wochen und drei Tagen erfolgt sei. Der Vertreter der bP8 habe in weiterer Folge insbesondere im Hinblick auf die Pandemie und seine Absicht, eine Bürgerinitiative zu gründen, um Verlängerung ersucht. Aufgrund der damaligen Ausgangsbeschränkungen im Zuge der COVID-19-Maßnahmen sei die Frist zur Vorlage einer dem UVP-G 2000 entsprechenden Unterschriftenliste, nicht aber die Auflage- und Einwendungsfrist verlängert worden, da

sämtliche Einreichunterlagen unabhängig von allfälligen Ausgangssperren online abrufbar gewesen seien und bis zum Antragszeitpunkt keine einzige Einsichtnahme angekündigt gewesen sei. Im Hinblick auf die gewählte Vorgangsweise kenne das AVG keine Nichtigkeit und läge eine relevante Verletzung einer Rechtsposition der bP8 nicht vor. Eine unzulässige Diskriminierung Dritter läge nicht vor. Es seien auch keine Umstände des Einzelfalls, insbesondere kein sehr umfangreiches oder besonders kompliziertes Vorhaben, gegeben, die eine Verlängerung der Auflagefrist erfordern würden. Wie der VwGH bereits festgehalten habe, sei über eine Fristerstreckung nicht mit Bescheid, sondern im Wege einer Verfahrensordnung zu entscheiden. Mit ihrem Vorbringen, dass die Auflagefrist für die zusammenfassende Bewertung unterschritten worden sei, übersehe die bP8, dass diese – im Gegensatz zu dem im ordentlichen Verfahren zu erstellende Umweltverträglichkeitsgutachten – nicht zwingend zur öffentlichen Einsicht aufzulegen, sondern nur dem Parteiengehör zu unterziehen sei.

1.3.2.9 Den von der bP8 gerügten mangelnden Sachverhaltsfeststellungen hielt die PW – auf das Wesentliche zusammengefasst – Folgendes entgegen:

Zur Emission von Lärm- und Luftschadstoffen verwies die PW auf die durchgeführten schalltechnischen Berechnungen und die im Projekt vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen, durch die sichergestellt sei, dass keine über den bestehenden geltenden Schutzvorschriften die Gesundheit schädigenden Lärm-Immissionen auf den Menschen in Innenräumen treffen würden. Aus medizinisch-epidemiologisch-fachlicher Sicht seien die bestehenden, im Fachbeitrag Humanmedizin der UVE referenzierten Grenzwerte (auch aufgrund der fehlenden bzw. schwachen Evidenz für die um 1 dB niedrigeren Empfehlungen in den WHO-Guidelines) als ausreichend anzusehen. Die Ermittlung der resultierenden Gesamtbelastung zeige, dass mit der Einhaltung der Grenzwertkriterien bzw. Grenzwerte zu rechnen sei. Relevante Zusatzbelastungen seien nur in bestimmten Bereichen zu erwarten und demnach im Bereich der genannten Liegenschaft aus dem Thema straßenverkehrsbedingte Immissionen keine zusätzlichen objektseitigen Maßnahmen erforderlich bzw. vorgesehen. Bezüglich der Verkehrsverlagerung verwies die PW auf das geplante Monitoring. Hinsichtlich der Zerstörung des Rückzugsraums für Wildtiere und Vögel verwies die PW darauf, dass der Bestand an Umweltgut sehr sorgfältig erhoben und für alle genannten Arten diverse Arten von Verminderungs-, Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen entwickelt worden und diesbezüglich Auflagen vorgesehen seien. Alle naturschutzrechtlich ausgewiesenen Flächen würden in einer entsprechenden Entfernung zum gegenständlichen Projekt liegen, sodass jede negative Projektwirkung sowohl während Bau- als auch Betriebsphase ausgeschlossen werden könne. Das Argument bezüglich mangelhafter Feststellungen hinsichtlich des Entfalls der

schadstoff- und lärmimmissionsdämpfenden Wirkung des Grünraumbestandes in den Standortbezirken könne nicht nachvollzogen werden, da die Flächen, die entlang der Bahntrasse entstehen würden, in Summe etwa doppelt so groß wie die geplante Ausgleichsfläche seien. Das Vorhaben sei hinsichtlich dessen Trennwirkung überprüft worden mit dem Ergebnis, dass es insgesamt zu einer merkbar besseren Erreichbarkeit durch den ÖV komme und deutliche Verbesserungen der Querungsmöglichkeiten vorliegen. Die für sich die bP8 ergebenden Umwegerfordernisse seien zumutbar. Die Machbarkeitsstudie, dem von der bP8 ins Treffen geführtem Gemeinderatsbeschluss zu Grunde liege, beinhalte die Auflösung aller Eisenbahnkreuzungen. Zur Durchleitung von (Gefahren-)Güterverkehr durch Wohngebiete wiederholte die PW im Wesentlichen die ua. bereits den bP2 und bP3 entgegengehaltenen Argumente. Die Führung eines 15 min S-Bahn-Taktes sei mit dem vorliegenden Betriebsprogramm möglich. Der Wertverlust sei kein im Genehmigungsverfahren zu prüfendes Tatbestandselement und kein subjektiv-öffentliches Recht von Bürgerinitiativen. Auch das EisbG sieht einen Eigentumsschutz nur eingeschränkt vor und ebenso die Parteistellung. Aus fachlicher Sicht würde die angesprochene Hochtrasse im betreffenden Abschnitt überdies zu einer massiven Aufwertung und Wertsteigerung der Flächen und Objekte führen. Durch die Körperschallentwicklung würden keinerlei bauliche Schäden an den Anrainerwohnobjekten durch den laufenden Betrieb prognostiziert und würde eine Tieflage zu vergleichbaren Körperschallimmissionen führen. Hinsichtlich des Klimaschutzes seien durch die zusätzlichen, im Rahmen des gegenständlichen Vorhabens geplanten Bauwerke mit hoher Wahrscheinlichkeit keine grundsätzlichen Änderungen zu den bereits bestehenden Verhältnissen zu erwarten. Bei dem von der bP8 zitierten Strategieplan der Stadt Wien handle es sich um keinen Plan oder Programm iS der UVP-Richtlinie. Eine SUP-Pflicht bestehe nicht und werde diesbezüglich auf die Ausführungen betreffend die Beschwerde der bP4 verwiesen. Hinsichtlich der monierten Missachtung des Denkmalschutzes verwies die PW auf die sorgfältigen Gestaltungsmaßnahmen, die bereits eingeplant bzw. im Zuge eines Ideenwettbewerbs erwartet würden und sei eine Abstimmung mit dem Bundesdenkmalamt erfolgt.

Sofern sich die bP8 in ihrem Vorbringen auf Alternativvarianten bezieht, begegnet die PW diesem Vorbringen mit einem Verweis auf ihre diesbezüglich der bP6 entgegengehaltenen Ausführungen.

1.3.2.10. Gegenüber der bP9 verwies die PW darauf, dass die Beurteilung der Baulärmimmissionen bei Eisenbahnvorhaben in Anlehnung an die BStLärmIV (seit in Kraft treten dieser) jedenfalls als Stand der Technik anzusehen sei. Die darin angeführten Grenzen würden auf humanmedizinischen Gutachten beruhen, somit sei sichergestellt, dass keine

Gefahr für die Gesundheit der Anrainer:innen bestehe und dass es nicht zu erheblichen Belästigungen kommen werde. Aus fachlicher Sicht bestünden hinsichtlich Bauvorhaben von Bundesstraßen oder Schienenverkehrswegen keine Unterschiede. Hinsichtlich des Freiraumschutzes sei die BStLärmIV im Entscheidungszeitpunkt „Semmering Basistunnel neu“ noch nicht in Kraft getreten. Sie stelle keine besondere Immissionsschutzvorschrift iSd UVP-G 2000 dar, sodass für die Beurteilung der Zumutbarkeit der Maßstab des § 77 Abs 2 iVm § 74 Abs 2 Z 2 GewO 1994 herangezogen werden könne. Die Wahl der Messpunkte falle jedoch in den fachlichen Verantwortungsbereich des Sachverständigen und die maßgeblichen Immissionsorte seien – entgegen der Ansicht des bP9 – nicht nach dem Anlagenrecht, sondern nach der BStLärmIV zu beurteilen; im Bereich der Liegenschaft Bossigasse 29 seien zu keiner der untersuchten Beurteilungszeiträume während der gesamten Bauzeit Überschreitungen der Grenzwerte der BStLärmIV zu erwarten. Der Garten der bP9 sei nicht als maßgeblicher Immissionsort zu berücksichtigen gewesen. Eine Verletzung des Freiraumschutzes liege nicht vor. Eine bloße Wertminderung könne im UVP-Verfahren nicht eingewendet werden, sofern sie nicht einer Substanzvernichtung gleichkomme. Zudem könne die bP8 als Nachbarin nur eigene subjektive Rechte geltend machen.

1.3.2.11. Auch habe die belangte Behörde 1 im angefochtenen Bescheid alle maßgeblichen Elemente der Bescheidbegründung berücksichtigt und sich in über insgesamt 53 Seiten mit Einwendungen und Stellungnahmen, die im Zuge des Ermittlungsverfahrens eingebracht worden seien, auseinandergesetzt. Entgegen der Ansicht der bP9 sei die belangte Behörde 1 auf die Einwendungen betreffend den Schutz vor Gefährdung der Gesundheit, des Eigentums sowie vor unzumutbarer Belästigung eingegangen, ob sie sich in gleich gelagerten Fällen der gleichen („standardisierten“) oder einer verschiedenen Wortwahl bediene, sei ihr überlassen. Die belangte Behörde 1 habe sich auch keineswegs auf die Wiedergabe, welche Ermittlungen durchgeführt bzw. welche Beweismittel herangezogen wurden, beschränkt, sondern eine umfassende Beweiswürdigung durchgeführt und diese schlüssig begründet. Insgesamt lägen auch keineswegs krasse bzw. besonders gravierende Ermittlungslücken vor, die eine kassatorische Entscheidung rechtfertigen würden. Wenn die Behörde bei der rechtlichen Beurteilung der Zumutbarkeit Wertungen aus dem Sachverständigengutachten in ihren Bescheid übernehme, sei dieser dadurch keineswegs mit Rechtswidrigkeit belastet, wenn die Wertung der Rechtslage entspreche.

1.3.2.12. Dem Vorbringen, dass den Parteien eine Verhandlungsteilnahme per Videokonferenz ermöglicht hätte werden müssen, hielt die PW unter Rückgriff auf die Gesetzesmaterialien entgegen, dass nicht vorgesehen sei, den Parteien auch dann, wenn die Möglichkeit einer physischen Teilnahme bestehe, eine solche jedenfalls zu gewährleisten. Aus der

Revisionszulassung der ins Treffen geführten Entscheidung des BVwG ließe sich Gegenteiliges nicht ableiten. Die belangte Behörde habe von dem ihr eingeräumten Ermessen keinen Gebrauch gemacht, die Abhaltung einer Präsenzverhandlung sei am zweckmäßigsten erschienen und es seien unter Einhaltung der Vorgaben nach § 3 Abs 1 COVID-19-VwBG geeignete Vorkehrungen getroffen worden.

Im Hinblick auf die Einwendungen der bP10 betreffend die Unbestimmtheit bzw. Lückenhaftigkeit der Auflagen verwies die PW im Einzelnen auf die Unterlagen zur UVE. Die znBU sowie die Verhandlungsschrift samt Beilagen seien Bestandteil des angefochtenen Bescheides. Aus rechtlicher Sicht sei zwischen jenen Auflagen, die für die Genehmigungsfähigkeit zwingend vorgeschrieben werden müssen, und darüber hinausgehenden Maßnahmen, die der Umweltverträglichkeit dienen sollen, zu unterscheiden. Entgegen der Ansicht der bP10 seien die jeweiligen Umstände und erforderlichen Maßnahmen für einen Fachmann sehr wohl ermittelbar, eine nähere Konkretisierung sei nicht nötig und die Nebenbestimmungen seien hinreichend bestimmt.

Betreffend Luft und Klima wiederholte die PW im Wesentlichen bereits der bP4 entgegengehaltenen Ausführungen und führte im Weiteren näher aus, dass es zu keiner Schädigung des Bodens, der Tierwelt und der Pflanzen kommen, Emissionen begrenzt und gefährdende bzw. schädigende, erheblich belastende und unzumutbar belästigende Immissionen vermieden würden. Konkrete Auflagen zur Reduktion von Emissionen und Immissionen in der Bauphase seien entgegen der Ansicht der Beschwerdeführerin nicht in den Spruch aufzunehmen gewesen. Betreffend Ökologie seien seitens der belangten Behörde 1 als UVP-Behörde unvorgreiflich der noch zu behandelnden Materie des Naturschutzes im teilkonzentrierten Verfahren der belangten Behörde 2 die für die Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Vorhabens notwendigsten Auflagen vorgeschrieben worden. Die von der bP10 zitierten EuGH-Judikate zur FFH-RL würden sich nur mit dem räumlichen Geltungsbereich des Schutzes einer Fortpflanzungsstätte nach der FFH-RL befassen, jedoch keine Aussagen zur Erteilung von Ausnahmebewilligungen treffen.

Zum öffentlichen Interesse wiederholte die PW das diesbezüglich bereits der bP2 und bP3 entgegengehaltene Vorbringen, wonach es vorrangig um eine Attraktivierung des Personenverkehrs gehe, verwies auf ihre Ausführungen zur ordnungsgemäß durchgeführten eisenbahnrechtlichen Interessenabwägung gegenüber der bP7 und ergänzend auf die Einreichunterlagen. Zum Thema strategische Prüfung Verkehr und SUP-Pflicht verwies die PW im Wesentlichen auf ihre der bP4 diesbezüglich entgegengehaltenen Ausführungen. Bezüglich der gerügten Nichtbeachtung von § 17 Abs. 5 UVP-G 2000 verkenne die bP10, dass dieser

gegenständlich keine Anwendung finde, sondern die wortgleiche Bestimmung des § 24f Abs. 4 UVP-G 2000. Wie im Folgenden dargelegt, seien sämtliche Genehmigungsvoraussetzungen erfüllt, und habe die Gesamtbewertung keine schwerwiegenden Umweltbelastungen, die einer Realisierung des geplanten Vorhabens entgegenstehen würden, ergeben. Daher habe eine Abwägung, ob öffentliche Interessen für das Projekt schwerer wiegen als jene gegen das Projekt sowie in weiterer Folge die Prüfung der weiteren Tatbestandsvoraussetzungen unterbleiben können.

Hinsichtlich des Artenschutzes entspreche das Ab- und Umsiedeln dem Stand der Technik und gelte als entsprechendes Mittel, um den Tatbeständen der Tötung zu entkommen. Die „Brutplätze und Vermehrungsstätten" fänden sich vielfach in den an die Bahntrasse angrenzenden Privat-, Kleingarten- oder Parkanlagen. Die Beanspruchung von Habitaten sei vielfach nur befristet während der Bauphase, und nehme in Summe für das Land Wien die Habitatfläche für diese Arten aufgrund der Optimierung entlang der Bahn und der Ausgleichsflächen zu. Aus rechtlicher Sicht sei nicht ersichtlich, woraus die Beschwerdeführerin eine Verpflichtung zur Interessenabwägung ableite. Es sei auch keine Delegierung an Sachverständige erfolgt, sondern eine Klärung bestimmter Fragen nur auf Grund besonderer Fachkenntnisse und Erfahrungen möglich gewesen. Insbesondere sei auch das in Rede stehende Gutachten aus dem Fachbereich Ökologie iS der freien Beweiswürdigung gewürdigt worden. Den Einwendungen der bP10 im Hinblick auf die Luftzirkulation und Hitzeprävention hielt die PW im Wesentlichen dasselbe Vorbringen entgegen wie der bP4 und führte zudem aus, dass das gegenständliche Vorhaben nicht unter das Wr BSchG falle sowie vorerst 430 Bäume auf den Gestaltungs- und Vorplätzen vorgesehen worden seien, um den Teilnehmern des Ideenwettbewerbes noch Spielraum zu lassen. Der Einsatz von Bäumen und Sträuchern sei im Vergleich zum Einsatz von Kletterpflanzen vorteilhaft. Der Beweiswert des gegenständlichen Gutachtens habe durch die bP10 nicht erschüttert werden können. Die Beschwerdeführerin vergesse oder negiere die Tatsache, dass entlang der Trasse rd. 8 ha Fläche wieder gestaltet würden, die allen entlang der Trasse vorkommenden Tieren und Pflanzen auch wieder Habitat bieten. Die Gesundheitsgefährdung sei vom medizinischen Sachverständigen untersucht und festgestellt worden, dass unter Einhaltung aller Auflagen weder durch Bau noch Betrieb des Projektes eine Gefährdung der Gesundheit gegeben sei. Direkte Einleitungen in den Wienfluss würden nicht erfolgen; die Entwässerung der ausgebauten Bahnstrecke führe zu keinen Verschlechterungen im Kanalnetz und im Bereich bestehender Überlastungen würde eine geringfügige Verbesserung erreicht. Betreffend die CO_2-Emissionen durch die Betonbauweise verwies die PW auf ihr diesbezüglich der bP8 entgegengehaltenes Vorbringen. Die Führung eines 15 min S-Bahn-Takts sei möglich, eine spätere Gleiszulegung am „Penzinger Ast“ werde nicht verunmöglicht und zweigleisiger

Ausbau der „Schleife Penzing“ berücksichtigt worden. Die Veränderungen im Stadtbild seien Veränderungen im Stadtbild nicht per se sofort und grundsätzlich als negativ oder erheblich einzustufen. Betreffend die Durchführung eines Gestaltungswettbewerbs verwies die PW auf das der bP6 entgegengehaltene Vorbringen.

1.3.2.13. Den von der bP11 und bP12 insbesondere gegen Hochlegung der Trasse erhobenen Einwendungen hielt die PW zunächst die Ausführungen entgegen, mit denen sie ua. den Bedenken der bP2 und bP3 hinsichtlich eines Ausbaus des Güterverkehrs begegnete, und betonte – wie gegenüber der bP4 und bP8 – die Einhaltung der besonderen Immissionsvorschriften. Im Weiteren legte die PW wie gegenüber der bP8 und auch der bP6 dar, dass viele Alternativvarianten, insbesondere auch eine Tieflage, geprüft und ausgeschieden worden seien. Wenn die bP11 und bP12 monieren würden, die belangte Behörde 1 hätte sich nicht ausreichend mit den Einwendungen betreffend Lärm- und Staubbelastung befasst, so würden sie die umfangreiche und schlüssige Begründung der belangten Behörde im angefochtenen Bescheid übersehen.

1.3.3. Mit Anordnung vom 20.02.2023 teilte das BVwG die Beschwerden 11 und 12 den sonstigen Parteien mit und räumte die Möglichkeit für Äußerung ein.

1.3.4. In einer Äußerung zu den Beschwerden 11 und 12 führte die Standortanwältin aus, dass – zur Reduktion für den MIV im Wiener Bereich und somit der Emissionen von THG und für den Klimaschutz – geplante Verdichtung des Schnellbahnintervalls und die erforderlichen Umgehungsverkehre bei Sperren des „Lainzer Tunnels“ das Vorhaben nötig sei. Die Standortanwältin trat auch den Ausführungen der bP4 und der bP8 zum Artenschutz, insbesondere zu möglichen Tötungen des Weißbrustigels sowie dem Habitatverlust ua. des Rotfuchs, entgegen. Sie führte auch die Möglichkeit zur Gewährung einer Ausnahme nach Art. 16 der FFH-RL ins Treffen, dessen Voraussetzungen erfüllt würden. Die von der bP4 vorgeschlagene Vorschreibung einer Unterführung statt einer Überführung durch eine Auflage im naturschutzbehördlichen Verfahren würde in unzulässiger Weise in Bundesinteressen eingreifen; auch wäre eine solche Auflage ein „aliud“. Man unterstütze das im öffentlichen Interesse gelegene Vorhaben (Akten des BVwG: Aktenzl. 2265873-1, OZ 6).

1.3.5. In ihrer Stellungnahme vom 07.03.2023 zu den gegen den Bescheid 2 erhobenen Beschwerden 11 und 12 führte die PW va. Folgendes aus (Akten des BVwG: Aktenzl. 2265873-1, OZ 7):

1.3.5.1. Zur Beschwerde der bP4 entgegnete die PW der behaupteten unrichtigen Beurteilung der Zuständigkeit für die Variantenprüfung (Alternativenprüfung durch die bP4), dass die

belangte Behörde 1 habe alle vom Bund unmittelbar und mittelbar zu vollziehenden Materiengesetze anzuwenden habe. Die Trassenentscheidung falle unter den Kompetenztatbestand des Art. 10 Abs 1 Z 9 B-VG und unterliegen damit der ausschließlichen Bundeskompetenz. Auch die der Trassenentscheidung zugrunde zu legende Alternativenprüfung falle folglich in den Kompetenzbereich des Bundes. Sowohl Trassenentscheidung als auch Alternativenprüfung seien nach der Systematik des 3. Abschnitts des UVP-G 2000 zwingend im Verfahren vor der belangten Behörde 1 verortet.

So erkenne auch der Verwaltungsgerichtshof seit dem Semmering Erkenntnis in ständiger Rechtsprechung, dass im teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren vor der Landesbehörde – würde doch die Landesvollziehung ansonsten in kompetenz- und verfassungswidriger Weise in die Trassenfestlegungskompetenz des Bundes eingreifen – folglich kein Raum mehr für die Prüfung von Trassenalternativen und die Trassenentscheidung bleibe (Hinweis auf VwGH 16.04.2004, 2001/10/0156; 29.01.2007, 2003/10/0081 und 14.07.2011, 2010/10/0193).

Die belangte Behörde 2 sei im Bescheid 2 zu Recht davon ausgegangen, dass sie hinsichtlich der geprüften Trassenvarianten und, Alternativen an die Ergebnisse der UVP der belangten Behörde 1 gebunden war und selbst keine anderen Varianten prüfen durfte; dies treffe auch auf eine anders gestaltete „MIV-Querung“ zu. Die Querung sei zweifelsohne Teil der Eisenbahnanlage (iSd § 10 EisbG) und damit selbst Eisenbahnanlage. Als solche unterfalle sie bereits isoliert betrachtet der ausschließlichen Bundeskompetenz. Die MIV-Querung sei auch aufgrund deren Ausgestaltung untrennbar mit der beantragten Trassenvariante verbunden. Eine alternative Ausgestaltung der Querung sei eine alternative Trassenvariante auf. Es spiele keine Rolle, dass deren Ausgestaltung „per se“ (nur) eine Ausführungsalternative iSd Umsetzung des Projekts in modifizierter Form am selben Standort darstelle und keine Standortverlegung der Trasse betreffe. Sowohl Standort- als auch Ausführungsalternativen würden nämlich beide Alternativen zum eingereichten Vorhaben darstellen und „gleichermaßen“ eine Rolle für die in die Bundeskompetenz fallende Trassenentscheidung spielen; weswegen sie im Rahmen der Trassenentscheidung der belangten Behörde 1 zu prüfen wären (gemeint: waren).

Die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der von der bP4 geprüften Trassenvarianten seien nachvollziehbar für das UVP-Verfahren dargestellt worden. Den Ausführungen des Sachverständigen sei nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegenzutreten worden und die Trassenentscheidung der belangten Behörde 1 sei rechtmäßig erfolgt.

Die PW führte auch zu den ökologischen Wirkungen der von der bP4 ins Treffen geführten Variante „Überführung Tolstojgasse - Titlgasse statt der Unterführung Versorgungsheimstraße“ (Variante V2) aus (keine natürlichen und kaum naturnahe Flächen außerhalb der Bahnanlage – Beanspruchung nur weniger Gehölze durch den Straßenbau während die Variante in das Habitat zweier geschützter Schneckenarten, geschützter Reptilienarten sowie Amphiben eingreifen würde; Unmöglichkeit der Ausführung der Variante aufgrund der technischen Erfordernisse des Straßenbaus und somit für den motorisierten Verkehr; höhere Beanspruchung von Bäumen durch die Variante; durch die erforderliche Tieferlegung Beanspruchung an naturhaften Gehölzstrukturen mit einem weiterreichenden Verlust an biologischen Biotopen als durch das Vorhaben).

Zur Ausführungsvariante „Umwidmung der Schrutkagasse als Sackgasse oder durch entsprechende Einbahnregelungen hintangehalten werden – daher Fokus auf Querung Tolstojgasse - Titlgasse und nicht Schrutkagasse – Titlgasse“ wies die PW darauf hin, dass keine besonderen Arten im Bereich dieser Bäume festgestellt worden seien.

Die PW trat auch der Rüge betreffend die unrichtig beurteilte Variante „H-T1“ (dem Vorwurf der Beeinträchtigung gut entwickelter Habitate infolge Deponierens einer großen Menge diversen Aushubmaterials) damit entgegen, dass die offene Bauweise der Tieflage mit einer großen Baugrube für den Manipulationsbereich von Maschinen der Baumbestand im Bereich der Hummelgasse / Spohrstraße nicht erhalten bleiben könne. Es sei fraglich, ob es aufgrund der notwendigen baulichen Maßnahmen der Tieflage und der Beengtheit des Raumes in der Betriebsphase möglich sein wird, eine bahnparallele neue Bepflanzung anzubringen. Überhaupt verwies die PW zu dieser Variante näher auf die ökologischen Folgen und hob etwa hervor, dass das Bauwerk für die Tieflage einer Begrünung entgegenwirke, weil der Platzbedarf für das Bauwerk wesentlich höher ausfalle. Auch würde bestimmte Amphibien derzeit die Bahnböschung als terrestrisches Habitat nutzen; dieses Habitat würde verschwinden.

1.3.5.2. Zu einer von der bP4 ins Treffen geführten Variante „0-Variante mit Errichtung zusätzlicher Bahnhaltestellen am Bereich Hietzinger Hauptstraße und Stranzenbergbrücke ohne durchgängige Lärmschutzwand mit Modernisierung aller bahntechnischen Anlagen“ legte die PW näher dar, dass das Vorhaben gerade für geschützte und streng geschützte Tierarten durch das Anbringen einer durchgehenden Lärmschutzwand bedeutende Verbesserungen bringe.

Zu den ins Treffen geführten Vorteilen der Variante „bei der Stranzenbergbrücke“ legte die PW dar, dass die geschützten Arten im Umfeld der Brücke vor allem in jenen Bereichen gefunden werden, die für die (geplante) Haltestelle und die anderen Teile des Vorhabens beansprucht

werden müssten. Dies seien wesentliche Teile der Attraktivierung der Verbindungsbahn und könnten nicht entfallen. Das Straßenprojekt habe bezüglich der Flächenbeanspruchung von Habitaten keinen nennenswerten Einfluss.

1.3.5.3. Die PW legte zum Vorwurf des Entfalls von Grünraum dar, es seien auch die allgemeinen Verpflichtungen betreffend Planung und Durchführung der Maßnahmen – insbesondere durch verschiedene Gestaltungsmacht entsprechend der landschaftspflegerischen Begleitplanung – iSd § 4 Abs. 2 Wr NSchG beachtet worden.

1.3.5.4. Betreffend eine mögliche Erfüllung von § 18 Abs. 2 Z 8 Wr NSchG (Beseitigung von Alleen oder Baumzeilen) Der Tatbestand müsse sich immer auf Baumzeilen oder Allen im Straßenraum beziehen. Sobald Bäume auf Eisenbahngrund und in einer Entfernung von weniger als 15 m zur Außenkante des Gleiskörpers stocken bzw. aufgrund ihrer Größe und Alters eine Gefahr für die Sicherheit und den ordnungsgemäßen Betrieb der Eisenbahn darstellt, sei eine solche Gefährdung – auch wenn diese durch ökologisch wertvolle Bäume erfolge – zu beseitigen. Auch sei dem Sachverständigengutachten nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten worden – der Beweiswert der verfahrensgegenständlichen Gutachten konnte sohin nicht erschüttert werden.

1.3.5.5. Zur Anwendung des Wr BSchG verwies die PW zunächst auf Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofs (erkennbar auch wenn nicht ausdrücklich zitiert: VfSlg. 14.534/1996). Die Umsetzung des Eisenbahnbauvorhabens bedinge die Entfernung von Bäumen. Es ist dabei ein derart enger Zusammenhang zwischen dem Vorhaben und der Entfernung, wie in der erwähnten Entscheidung des Verfassungsgerichtshofs vorgezeichnet, gegeben. Die Bewilligung zur Umsetzung des Gesamtvorhabens durch die belangte Behörde 1 habe damit bereits auch die Bewilligung zum Entfernen der Bäume miteingeschlossen. Daher die Anwendbarkeit des Wr BSchG im gegenständlichen Fall aus.

Wenn die bP4 „sinngemäß vermeint“, die belangte Behörde 2 hätte jedoch die Entfernung von Bäumen zu beurteilen gehabt, die nicht im Zuge eines eisenbahnbehördlich bewilligten Baus bzw. der Erhaltung von Eisenbahnanlagen zwingend erforderlich zu entfernen wären, was wiederum die Feststellung der zwingend zu Entfernenden voraussetzte, so irre sie. Dadurch, dass die Entfernung der Bäume „als mit dem Eisenbahnbauvorhaben zusammenhängende Maßnahme“ bereits mit diesem in einem bewilligt wurde, verblieb im Verfahren vor der belangten Behörde 1 auch kein Platz mehr für die Frage danach, in welchem Umfang Bäume zu entfernen seien. Vielmehr hat die belangte Behörde 1 bereits durch die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Bewilligung auch diese Frage abschließend erledigt. Mit dem Ergebnis, dass die Beseitigung sämtlicher von der mitbeteiligten Partei angeführten Bäume als zwingend

für die Umsetzung des Eisenbahnvorhabens anzusehen sei. Auch aus der zitierten Entscheidung des UVS lässt sich für die Beschwerdeführerin nichts gewinnen. Es bedarf danach nämlich gerade nicht einer gesonderten Feststellung, welche Bäume zwingend zu beseitigen wären. Vielmehr komme es einzig darauf an, dass sich die Notwendigkeit der jeweiligen Beseitigung von Bäumen aus anderen Vorschriften ableiten lasse und so der Ausnahmebestimmung des § 18 Wr BSchG zugeordnet werden könne.

Nach Ansicht des UVS wären die Baum Fällungen nur dann als notwendige Konsequenz der Befolgung einer bundesgesetzlichen Norm zu qualifizieren, wenn die Baumfällungen zur Erreichung der Vorgaben der §§ 19, 39, 40 und 41 EisbG erforderlich gewesen wären. Eine derartige Zuordnung sei aber nicht gegeben gewesen, weshalb die Anwendbarkeit des Wr BSchG bejaht wurde. Im gegenständlichen Fall lasse sich die Beseitigung von Bäumen aus anderen Vorschriften ableiten. Die Beseitigung der Bäume sei eine mit dem gegenständlichen Eisenbahnbauvorhaben zusammenhängende Maßnahme und mit diesem verbunden. Die Bewilligung des Eisenbahnbauvorhabens setze die Beseitigung der Bäume zwingend voraus. Aus den Vorschriften über die Bewilligung des Eisenbahnbauvorhabens sei somit auch die Notwendigkeit der Beseitigung der Bäume abzuleiten. Mit anderen Worten: Der Bundesgesetzgeber „genehmige“ ein Vorhaben, das die zwingende Entfernung der Bäume voraussetze. Die Baumfällungen sind als notwendige Konsequenz der Befolgung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsvorschriften zu qualifizieren.

1.3.5.6. Zur Infragestellung von Lärmschutzwänden werde übersehen, dass Fragen der schalltechnischen Auswirkungen des ggst. Vorhabens auf die umliegende Bevölkerung nicht Gegenstand des Verfahrens vor der belangten Behörde 2 seien; sondern waren diese im UVP-Verfahren vor der belangten Behörde 1 zu behandeln. Die Trassenentscheidung der belangten Behörde 1 sehe on km 1,2 bis Projektende links und rechts der Bahn ein umfassender Lärmschutz mit Lärmschutzwänden vor. Die belangte Behörde 2 hatte die Ergebnisse der UVP sowie die Trassenentscheidung der belangten Behörde 1 im „naturschutzrechtlichen Verfahren“ zu berücksichtigten und in die Abwägung zwischen dem öffentlichen Interesse an der Durchführung des Vorhabens und dem öffentlichen Interesse an der Erhaltung dauerhaft lebensfähiger Bestände einzubeziehen. Auf dieser Grundlage sowie gestützt auf die schlüssigen und nachvollziehbaren unter Mitwirkung von Sachverstand erzielten Ermittlungsergebnissen sei „zutreffender Weise“ festgestellt worden, dass eine Beeinträchtigung dauerhaft lebensfähiger Bestände der betroffenen (streng) geschützten Tierarten nicht bestehe und folglich das öffentliche Interesse an der Durchführung der beantragten Maßnahme unter dem Gesichtspunkt des Gemeinwohls deutlich höher zu bewerten gewesen wäre. Damit „zeige sich“, die Errichtung der Lärmschutzwände verursache

keinen der Genehmigungsfähigkeit des Gesamtvorhabens entgegenstehenden Eingriff und Schaden für solche Arten. Der Schutz der Anrainer sei nicht in die Interessenabwägung durch die belangte Behörde 2 – als im Interesse des Gemeinwohls liegendes Faktum – einzubeziehen gewesen.

1.3.5.7. Zu der in der Stellungnahme der bP8 behaupteten „Nichtigkeit des Verfahrens“ wies die PW auf die in § 24 Abs. 10 UVP-G 2000 normierte zeitliche Abfolge beider Verfahren hin. Vor Abschluss der UVP oder der EFP dürften Genehmigungen nicht erteilt werden. Diese Sperrwirkung beziehe sich aber nicht auf das gesamte Genehmigungsverfahren, sondern nur auf die Einzelfallprüfung und die UVP im engeren Sinn. Nach deren Abschluss im Verfahren bei der belangten Behörde 1 könnten Genehmigungen von den nach § 24 Abs 3 UVP-G 2000 zuständigen Landesbehörden auch erteilt werden, ohne die Entscheidung über die Genehmigung durch die BMK abwarten zu müssen. Denkbar wäre damit sogar eine parallele Verfahrensführung durch Bundes- und Landesbehörde. Den maßgeblichen Zeitpunkt für die Einleitung des teilkonzentrierten Verfahrens durch die Landesbehörde bilde damit im Ergebnis einzig der Abschluss der „UVP im engeren Sinn“. Dies sei jener Verfahrensteil, der auf die Prüfung der Umweltauswirkungen gerichtet sei. Weder müsse das gesamte UVP-Genehmigungsverfahren bereits abgeschlossen sein, schon gar nicht aber müsse ein rechtskräftiger UVP-Bescheid vorliegen. Die Bundesbehörde habe gemäß § 24f Abs. 7 UVP-G 2000 die Genehmigungsverfahren mit der Landesbehörde zu koordinieren, eine abgestimmte Berücksichtigung der UVP („im engeren Sinn“) in den einzelnen Genehmigungen sicherstellen solle. Die Landesbehörden hätten daher im teilkonzentrierten Verfahren (gemeint wohl: in ihrem teilkonzentrierten Verfahren) die Ergebnisse der UVP zu beachten. Solange sichergestellt sei, dass die Ergebnisse der UVP „im engeren Sinn“ im „materienrechtlichen“ Bescheid der Landesbehörde berücksichtigt würden, widerspreche die Einleitung des nachfolgenden Materienverfahrens nicht der Koordinierungspflicht. Dies setze naturgemäß den Abschluss der UVP „im engeren Sinn“ voraus.

Im gegenständlichen Fall sei nicht nur die UVP „im engeren Sinn“, sondern mit Erlassung des UVP-Bescheides der belangten Behörde 1 bereits das gesamte UVP-Verfahren abgeschlossen (gemeint wohl: gewesen).

1.3.5.8. Der Rüge der bP8, das öffentliche Interesse am Vorhaben sei nicht rechtmäßig geprüft worden (vielmehr seien nur die Angaben der PW übernommen worden), legte die PW umfassend dar, was das öffentliche Interesse am Vorhaben ausmache (insb. Hinweis auf den Ausbau des Angebots öffentlichen Verkehrsmitteln zur Senkung des Anteils des MIV am Modal Split, Ermöglichung eines 15-Minuten-Fakts auf der etwa 5 km langen Bahnstrecke gegenüber

dem derzeitigen 30-Minuten-Takt, Reduktion der CO_2-Emissionen pro Kopf, optimierte Schnittstellen zwischen Verkehrsmitteln [etwa zu den U-Band-Linien] und ergänzende Mobilitätsangebot wie auch barrierefreie Zugänge durch neue bzw. modernisierte Haltestellen, Entfall von Wartezeiten vor geschlossenen [gemeint wohl: niveaugleichen] Eisenbahnkreuzungen durch Auflassung bzw. Neugestaltung dieser durch entsprechende Querungsmöglichkeiten.

Demzufolge (gemeint wohl: aus den zuvor zusammengefasst wiedergegebenen Maßnahmen folgende) sei der „Attraktivierung der Verbindungsbahn“ ein überwiegendes öffentliches Interesse zuzuordnen. Trotzdem könnten die Bestände streng geschützter und geschützter Arten „generell“ – was aus den schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen im naturschutzfachlichen Gutachten Folge – erhalten bleiben. Eine Beeinträchtigung dauerhaft lebensfähiger Bestände der betroffenen (streng) geschützten Tierarten bestehe nicht.

Auch habe sich die belangte Behörde 2 eingehend mit der Frage auseinandergesetzt, ob zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses an der Verwirklichung des Vorhabens bestehen. Die Angaben der PW seien von der belangten Behörde 2 „kritisch“ gewürdigt worden. Diese Behörde habe sich auch Realisierung eines kürzeren Intervalls auseinandergesetzt. Überhaupt habe die belangte Behörde 2 auf die Ermittlungsergebnisse des Verfahrens vor der belangten Behörde 1 (des „UVP-Verfahrens“) – einschließlich jener betreffend das öffentliche Interesse – zu berücksichtigen gehabt.

1.3.5.9. Soweit die bP8 Die Verneinung der Erfüllung der Tötung des Weißbrustigels iSd Artenschutzes moniere, verwies die PW auf die schlüssigen und nachvollziehbaren sachverständigen Beweisergebnisse, denen die bP8 nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten sei. Insb. aber habe sich der Sachverständigen Beweis mit Maßnahmen zur Tötungsvermeidung auseinandergesetzt.

1.3.6. Mit Anordnung vom 13.04.2023 forderte das BVwG die bP10 auf, sich zum Ziel des unter II.2.10. erwähnten Schriftsatzes zu äußern; insb. dazu, ob sie mit dieser Eingabe eine Beschwerde gegen den erwähnten Bescheid erheben oder einen Antrag auf Zustellung dieses Bescheids stellen wollte. Ebenso räumte das BVwG mit dieser Anordnung die Möglichkeit ein, sich hinsichtlich einer möglicherweise verspäteten Beschwerde zu äußern (Akten des BVwG: Aktenzl. 2268719-1, OZ 4).

1.3.7. In einer Äußerung vom 08.04.2023 führte die bP10 aus, dass sie mit dem erwähnten Schriftsatz Beschwerde erheben wollte, ihr jedoch der Bescheid 2 bislang nicht zugestellt worden sei; es sei bislang auch – auch nicht dadurch, dass sie von einem „interessierten

Bürger“ auf den Bescheid aufmerksam gemacht wurde – keine Heilung iSd § 7 ZustG eingetreten. Selbst wenn man eine Heilung sehen würde, wäre die Beschwerde rechtzeitig erhoben worden. Die Zustellfiktion von § 24f Abs. 13 vierter Satz UVP-G 2000 sei auf sie – was schon klar aus dem Wortlaut der Vorschrift folge – nicht anwendbar, sondern lediglich auf sog. „Nicht-Mehr-Parteien“ (also Parteien, die mangels fristgerechter Erhebung von Einwendungen im verwaltungsbehördlichen Verfahren ihre Parteistellung verloren hätten); man habe jedoch rechtzeitig Einwendungen erhoben (Akten des BVwG: Aktenzl. 2268719-1, OZ 5).

1.3.8. Mit Anordnung vom 09.05.2023 übermittelte das BVwG den übrigen Parteien die oben unter II.1.3.1. und II.1.3.5. genannten Stellungnahmen und setzte dabei den beschwerdeführenden Parteien bzw. den sonstigen Parteien unter Bezugnahme ua. auf § 40 Abs. 5 dritter Satz UVP-G 2000 eine Frist – von drei Wochen – die jeweils gegen den Bescheid 1 erhobenen Beschwerden zu konkretisieren und zu den übermittelten Äußerungen durch die Erstattung von Vorbringen oder Beweisanträgen Stellung zu nehmen (Akten des BVwG: Aktenzl. 2255812-1, OZ 41).

1.3.9. Mit am 15.05.2023 beim BVwG eingelangter Eingabe nahm die bP5 Stellung und führte – eingehend auf die Äußerung der PW zu den gegen den Bescheid 1 erhobenen Beschwerden – zu Schwierigkeiten der Passierbarkeit für Radfahrer aus (Akten des BVwG: Aktenzl. 2268719-1, OZ 44).

1.3.10. Mit Stellungnahme vom 29.05.2023 äußerte sich die bP8 unter Bezugnahme auf die unter II.1.3.8. genannte Anordnung:

1.3.10.1. Sie beantragte, Sachverständige zu bestellen, die weder in erster Instanz tätig waren noch in einen Naheverhältnis zur PW stünden. Sie trat auch den Ausführungen der PW in deren Äußerung zu der von ihr erhobenen Beschwerde iZm mit der geltend gemachten „Nichtigkeit“, den Verfahrensverstößen (darunter die Befangenheit der belangten Behörde 1 sowie von Sachverständigen) entgegen.

1.3.10.2. Die bP8 legte auch eine aus ihrer Sicht „mangelhafte Sachverhaltsfeststellung“ betreffend die Emissionen von Lärm- und Luftschadstoffen, ua. hinsichtlich einer Einrichtung für behinderte Menschen dar. Sie führte idZ auch eine andere Projektausführung (Tieflage) ins Treffen; dies ua. zur Reduktion der Auswirkungen von Lärm- und Luftschadstoffen. Geltend machte die bP8 auch mangelhafte Sachverhaltsfeststellungen betreffend die Durchleitung von (Gefahren-)Güterverkehr durch Wohngebiete; es fehle (gemeint wohl: in diesem Zusammenhang) auch ein „aktualisiertes Betriebsprogramm“.

1.3.10.3. Die bP8 machte auch mangelhafte Ermittlungen durch Zerstörung des Rückzugraums für Wildtiere und Vögel geltend. Auch müsse der Tierbestand und das Habitat auch im gegenständlichen Bereich erhalten werden (wobei die Auswirkungen auch durch die Variante Tieflage stark reduziert werden könnten). Der in den vergangenen Jahrzehnten aufgegangene Böschungs- und Baumbestand entlang der Verbindungsbahnstrecke stelle einen Wanderkorridor für Kleintierarten, Insekten und Vögel zwischen dem Biosphärenpark Wienerwald über das Landschaftsschutzgebiet Roter Berg zum Landschaftsschutzgebiet Küniglberg und dem Schönbrunner Schlosspark dar. Ein ersatzloser Entfall dieses Wanderkorridors bzw. ein dauerhafter Entfall des Böschungs- und Baumbestands habe das Potential, die Artenvielfalt und das Vorkommen geschützter Arten dauerhaft zu unterbinden.

1.3.10.4. Nach § 1 Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000 seien auf fachlicher Grundlage die Vor- und Nachteile der von der PW geprüften Alternativen sowie die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens darzulegen, weswegen auf die Alternativvarianten (gemeint wohl: die von der bP8 wie etwa die Tieflage vorgeschlagenen) einzugehen sei. Eine solche Prüfung sei jedoch unterblieben.

1.3.10.5. Die bP8 wies auch auf eine Abänderung des Vorhabens hin und legte dazu ein Schreiben der Stadt Wien vor.

1.3.10.6. Ebenso monierte die bP8 die Nichtdurchführung einer SUP, die nicht ausreichenden Datengrundlagen iZm dem Schutzgut Klima (dh. die Heranziehung der „Messstelle Mariabrunn“) und führte zu den Auswirkungen auf das Schloss Schönbrunn, seiner Gärten und Parks aus: Von dem Eingang Hietzinger Platz bis zum erzbischöflichen Palais bestehe eine „historische Sichtachse“, die durch die Hochlage der Verbindungsbahn „zerstört“ werde. Das gegenständliche Verfahren sei als „vereinfachtes UVP-Verfahren“ geführt worden, obwohl eben das Vorhaben „in Nähe“ zu einem UNESCO-Weltkulturerbe entstehen solle. Dies sei EU-rechtswidrig, weil die Schwellenwerte, ab wann ein reguläres UVP-Verfahren durchzuführen sein muss, dem EU-Recht widersprechen. In diesem Fall hätte ein reguläres UVP-Verfahren abgehalten werden müssen, was die belangte Behörde 1 unterlassen bzw. die PW falsch beantragt habe.

Die bP8 brachte auch mangelhafte Sachverhaltsfeststellungen durch „Schaffung einer künstlichen Barriere“ durch die Auflassung der niveaugleichen Eisenbahnkreuzungen mit Auswirkungen ua. auf Personen mit eingeschränkter Mobilität, etwa im Zugang zur Nahversorgung oder dem ärztlichen oder pharmazeutischen Angebot, vor (Akten des BVwG: Aktenzl. 2255812-1, OZ 46).

1.3.11. Mit vom 25.05.2023 datierender Eingabe führte die bP1 in „Konkretisierung“ ihrer Beschwerde zu Verstößen gegen Verfahrensvorschriften (etwa iZm einer Bewirtung nur für bestimmte Beigezogene bei der mündlichen Verhandlung vor der belangten Behörde 1 oder der Aufnahme der Verhandlungsschrift) sowie dazu aus, dass im Falle der Genehmigungserteilung durch das BVwG (dh. für den Fall, dass den Beschwerden nicht stattgegeben werde) bestimmte Auflagen vorzuschreiben wären. Er „beantragte“ dabei Auflagen zur „Erhalt der bestehenden Natur“, „Einhausung der Betonhochtrasse und vertikaler Begrünung“, „Begrenzung des Güterverkehrs“, der „Beschränkung der Bauarbeiten auf den Tag“, der „Reduzierung des Lärms“ sowie dem „Erhalt von kühlender Natur“, der „Einbindung von Grünkonzepten“, zur „Minimierung der Sichtbarkeit“, zur „naturnahen Gestaltung der Umgebung“, der „Minimierung von Baustaub und Schmutz“, der Lärmminderung während der Bauphase, „koordinierte Bauabläufe“, die „Vermeidung von unnötigen Baufahrzeugsnutzungen“, die „Schaffung von grünen Korridoren“, der „Vorrang für einheimische Pflanzenarten“, der „Schutz bedrohter Arten“, den „Lärmschutz für die Tierwelt“ oder „Maßnahmen zur Hitzeminderung“ (Akten des BVwG: Aktenzl. 2255812-1, OZ 47).

1.3.12. Mit vom 30.05.2023 datierendem Schriftsatz äußerte sich die bP9: Ihre Beschwerde „konkretisierend“ monierte sie, dass die BStLärmIV auf die Beurteilung von Lärmimmissionen, die durch Bauarbeiten zur Umsetzung von Schienenvorhaben verursacht würden, nicht anzuwenden sei. Unter Ausführung von Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs wies die bP9 darauf hin, dass in der BStLärmIV ein „allgemeiner Freiraumschutz“ nicht vorgesehen sei. (Hinweis dabei auf folgende Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofs: VwGH 19.12.2013, 2011/03/0160; 29.11.2017, Ra 2015/04/0014; 18.05.2016, Ra 2015/04/0093 und 26.06.2019, Ra 2017/04/0013; sowie auf folgende Entscheidungen des BVwG: BVwG 24.07.2020, W270 2204219-1/158E und 04.08.2020, W248 2205132-1/163E). Trotz der klaren rechtlichen Vorgaben sei auf die Fassaden der Wohnobjekte im Untersuchungsraum als maßgebende Immissionsorte abgestellt worden. Es würden Ermittlungen zur Frage, ob der in der Bauphase des Vorhabens verursachte Lärm zu einer unzumutbaren Belästigung oder sogar Gesundheitsgefährdung des bP9 am maßgebenden Immissionsort, dem östlichen bis südöstlichen Grenzbereich seiner Liegenschaft, führen werde. Eingehend auf deren Äußerung (oben II.1.3.5.) pflichtete die bP9 der PW bei, dass die Auswahl der Messpunkte in den fachlichen Verantwortungsbereich eines Sachverständigen fallen würden. Sie „relativiere“ auch nicht die Verortung der Messpunkte, sondern den „maßgebenden Immissionsort“ zur Beurteilung der Gesundheitsgefährdung bzw. unzumutbaren Belästigung (Hinweis neuerlich auf Ra 2015/04/0093). Die PW habe in unzulässiger Weise die Frage der Auswahl der Messpunkte – eine fachliche Frage – mit der Frage des für die Beurteilung einer Gesundheitsgefährdung und/oder unzumutbaren Belästigung maßgebenden Ortes – eine

Rechtsfrage – gleichgesetzt. Passive Lärmschutzmaßnahmen wie zB Schallschutzfenster seien im Hinblick auf den rechtlich zu fordernden Freiraumschutz jedenfalls wirkungslos (Hinweis auf die Entscheidung BVwG 05.12.2022, W248 2236053-1) (Akten des BVwG: Aktenzl. 2255812-1, OZ 48).

1.3.13. In einer vom 31.05.2023 datierenden Eingabe (Akten des BVwG: Aktenzl. 2255812-1, OZ 49) führten die bP2 und die bP3 aus, dass die oben unter II.1.3.8. erwähnte Anordnung des BVwG nicht ausführe, ob und gegebenenfalls inwieweit das bisherige Beschwerdevorbringen (samt Beweisanboten) als unkonkret oder unvollständig angesehen werden könnte. Schließlich werde auf die potentielle Rechtsfolge des überhaupt erst seit dem 23.03.2023 geltenden § 40 Abs. 5 UVP-G 2000 sehr deutlich hingewiesen; nicht aber darauf, was denn nun „konkret als unkonkret“ oder „unvollständig“ erachtet werden könnte. Letztendlich werde nicht einmal konkretisiert, dass überhaupt eine Konkretisierung für erforderlich erachtet werde. Man „beantrage“ die Klarstellung, ob überhaupt und gegebenenfalls inwieweit eine Fristsetzung aufgetragene Konkretisierung der Beschwerde der Beschwerdeführerinnen vom BVwG für erforderlich gehalten werde sowie auf Setzung einer angemessenen Frist für eine solche vom Bundesverwaltungsgericht allenfalls für erforderlich gehaltene Konkretisierung bzw. Vervollständigung, nach Erhalt der diesbezüglichen Klarstellung durch das BVwG.

Es sei auch nicht nachvollziehbar, weswegen die umfangreiche Äußerung der PW (oben II.1.3.5.) zu den Beschwerden nicht bereits zu einem früheren Zeitpunkt unter Setzung einer längeren Frist an die beschwerdeführenden Parteien übermittelt worden sei.

Das Verfahren wäre auch unter Zusammenrechnung bisheriger Ausbaumaßnahmen nicht im „vereinfachten Verfahren“ nach § 23b Abs. 2 Z 1 UVP-G 2000 zu führen, weil die „Verbindungsbahn“ derzeit nicht abschnittsweise, sondern über einen längeren Verlauf eingleisig geführt werde. Es sei sachlich keineswegs gerechtfertigt, die dargestellten Einzelvorhaben nicht zusammenzulegen, dies schon deswegen, weil im Hinblick auf das gesamteuropäische Projektvorhaben die Einzelvorhaben in betrieblicher Sicht für sich alleine nicht bestehen können und für sich alleine auch nicht verkehrswirksam seien. Daran könne auch der Umstand nichts ändern, dass das Verfahren auf einer bereits 1989 zur Hochleistungsstrecke verordneten Bahnlinie realisiert werden soll – diesbezüglich besteht zum konkreten Projektvorhaben auch gar kein zeitlicher Zusammenhang. Es liege eine Netzveränderung vor. Es gehe auch nicht um die Wiederherstellung einer zweigleisigen Streckenführung. Für eine solche liege die Auflassung der zweigleisigen Streckenführung zu lange zurück. Wäre beim Vorhaben tatsächlich eine „Attraktivierung“ des Personen(nah-)verkehrs vorrangig, wäre es nicht notwendig, es in Hochlage zu beantragen.

Gerade die Ausführung als Hochtrasse sei nicht im überwiegenden öffentlichen Interesse. Im Übrigen sei die durch die Schließung gesamteuropäischer Routen durch das gegenständliche Vorhaben mit Sicherheit zu erwartende Erhöhung des Güterverkehrs im Lärm- und Erschütterungsschutz nicht entsprechend berücksichtigt. Ebenfalls nicht berücksichtigt sei, dass der „Lainzer Tunnel“, der im Jahr 2012 eröffnet worden sei, künftig vermehrte Wartungsarbeiten erfordern werde.

1.3.14. In ihrer unter Bezugnahme auf den Beschluss vom 09.05.2023 ergangenen Stellungnahme vom 31.05.2023 (Akten des BVwG: Aktenzl. 2255812-1, OZ 50) legte die bP4 Folgendes dar:

1.3.14.1. Die gesetzte Frist habe im Hinblick auf die im § 40 Abs. 5 dritter Satz UVP-G 2000 normierte Rechtsfolge keine rechtlichen Wirkungen. So würden sich nähere (inhaltliche) Anforderungen an den „Konkretisierungsauftrag“ weder in dem Wortlaut der Bestimmung, noch in den darauf Bezug habenden Erläuterungen finden.

Falls die Frist gemäß § 40 Abs. 5 dritter Satz UVP-G 2000 als „Präklusivfrist“ zu qualifizieren sein sollte, wären nach Fristablauf erstattete Vorbringen unbeachtlich und würden Beschwerdeführer insoweit ihr aus der Parteistellung erfließendes Recht auf Parteiengehör „verlieren“ und damit auf Mitwirkung am (verwaltungsgerichtlichen) Ermittlungsverfahren. Die Parteistellung soll aber dem am Verfahren Beteiligten ermöglichen, „seine Einschätzung der Sach- und Rechtslage [bis zum Schluss des Ermittlungsverfahrens] darzutun und der Behörde alle zweckdienlichen Beweismittel und sonstigen Erkenntnisquellen an die Hand zu geben, gegebenenfalls auch Rechtsmittel zu ergreifen und dies alles mit dem Ziel, eine ihm günstige Entscheidung zu erwirken“ (Hinweis auf VfSlg. 20.362/2020). Aus dieser Stellung erfließe auch das Recht, einen Beschwerdeschriftsatz – unter Wahrung des Grundsatzes der Einmaligkeit des Beschwerderechts – zu konkretisieren, und damit die korrespondierende Pflicht des Verwaltungsgerichts, dieses Vorbringen zu berücksichtigen (Hinweis auf VfGH 24.02.1997, B 5074/96; 21.09.2020, E 2368/2020; zur Abgrenzung zwischen Beschwerde und Beschwerdeergänzung VwGH 16.09.2009, 2009/05/0190).

Die Inanspruchnahme der in § 40 Abs. 5 dritter Satz UVP-G 2000 eingeräumten Möglichkeit zur Erlassung eines „Konkretisierungsauftrags“ würde die Ausübung dieses Rechts in zeitlicher Hinsicht beschränken, indem nach Fristablauf erstattete Vorbringen im weiteren Verfahren unberücksichtigt bleiben. Es sei „nicht von vornherein“ verfassungswidrig, präklusiv wirkende Bestimmungen zu schaffen, mit denen der (nachträgliche) Verlust oder die Beschränkung von Parteienrechten verbunden wäre (Hinweis auf VfSlg. 8661/1979). Eine Regelung, mit der das Parteiengehör – ein im Ermittlungsverfahren zu beobachtender fundamentaler Grundsatz (zB

VwGH 06.09.1993, 93/09/0124; siehe auch VfGH 06.06.2014, E 20/2014) – in zeitlicher Hinsicht beschränkt wird, sei aber „restriktiv auszulegen“. Dies folge nicht nur daraus, dass nach der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes das Verwaltungsgericht nur bei Vorliegen besonderer Gründe an die Ergebnisse eines Verfahrens gebunden werden darf, an dem sich der Betroffene (teilweise) nicht (mehr) beteiligen konnte (Hinweis auf: Pöschl, § 14 - Gleichheitsrechte, in *Merten/Papier* [Hrsg.], Handbuch der Grundrechte in Deutschland und Europa, Band VII [2014] 561 f mVa VfSlg. 11.934/1988). Ein solches Ergebnis folgt auch daraus, dass vom VwGVG abweichende Regelungen, wie jene des § 40 Abs. 5 dritter Satz UVP-G 2000, nur dann getroffen werden dürfen, wenn sie zur Regelung des Gegenstandes „unerlässlich“ sind (Hinweis auf VfSlg 19.921/2014; 19.922/2014; 19.969/2015; 20.216/2017). Es hafte der Beschränkung von Parteienrechten ein verfassungsrechtlich vorgezeichneter „Ausnahmecharakter“ an; dies auch in einem Fall wie dem vorliegenden, bei dem die Erstattung von konkretisierendem Vorbringen auf einen bestimmten Zeitraum „kanalisiert“ werden soll. Dies hat sich in der – restriktiven – Auslegung der entsprechenden Bestimmungen niederzuschlagen, die es den Betroffenen ermöglicht, ihre Parteienrechte effektiv wahrzunehmen. Es wäre mit dem verfassungsrechtlichen Gebot, eine effektive Wahrnehmung von Parteienrechten zu gewährleisten, unvereinbar, könnte das BVwG – wie im vorliegenden Fall geschehen – einen „Konkretisierungsauftrag“ nach § 40 Abs. 5 dritter Satz UVP -G 2000 erlassen, ohne darin darzulegen, worin die Konkretisierung zu bestehen habe. Insbesondere würde ein derartiger pauschaler Konkretisierungsauftrag dazu führen, dass der Betroffene zwangsweise den gesamten Beschwerdeschriftsatz innerhalb der gesetzten Frist zu konkretisieren hätte, um die Möglichkeit zu haben, eine für ihn günstige Entscheidung über sein Rechtsmittel zu erwirken.

Dass der „Konkretisierungsauftrag“ nach § 40 Abs. 5 dritter Satz UVP -G 2000 konkret anzugeben habe, worin die Konkretisierung zu bestehen hat, ergebe sich auch im Lichte der (übertragbaren) Judikatur zu den Anforderungen an Verbesserungsaufträge nach § 13 Abs. 3 AVG. Zwar würden solche Aufträge nach § 13 Abs. 3 AVG und „Konkretisierungsaufträge“ nach § 40 Abs. 5 dritter Satz UVP-G 2000 unterschiedliche Funktionen erfüllen und seien nicht eins zu eins miteinander vergleichbar. Da aber beide Instrumente mit dem „Verlust von Rechten“ wie dem „Recht auf meritorische Erledigung“ und dem „Recht auf Parteiengehör“ verbunden seien, könnten die – restriktiven – Voraussetzungen an den Rechtsverlust im Regime des § 13 Abs. 3 AVG (iVm § 17 VwGVG) auf § 40 Abs. 5 dritter Satz UVP -G 2000 sinngemäß übertragen werden. Auch wäre die Konkretisierung wie auch eine Mängelbehebung „anzuordnen“ gewesen (Hinweis auf: VwGH 19.12.2005, 2001/03/0451).

1.3.14.2. Die bP4 rügte auch die Nichtdurchführung eines „ordentlichen“ UVP-Verfahrens: Die bisherige eingleisige Streckenführung werde durch das Vorhaben sehr wohl geändert, nämlich zumindest auf einer Strecke von 600 m durch eine „Gleiszulegung“ (Hinweis auf – wenngleich aus Sicht der bP4 in einem anderen Regelungszusammenhang ergangen – ergangenen Entscheidungen des Verfassungs- und des Verwaltungsgerichtshofs: VfSlg. 16.103/2001; 16.253/2001; 16.778/2003; sowie VwGH 29.05.2002, 2002/04/0050; 09.10.2002, 2002/04/0130).

1.3.14.3. Betreffend das „öffentliche Interesse“ am Vorhaben brachte die bP4 vor, dass durch die Auswirkungen auf den Modal Split sich das Mobilitätsverhalten durch das Projekt in Hietzing lediglich um 0,1 % zu Gunsten der sanften Mobilität verändere. In beiden Fällen sei der Anteil Kfz weit über den Zielsetzungen des „Stadtentwicklungsplan 2025“ (im Folgenden: **STEP 2025**; gemeint wohl das unter https://wien-plan.wienwirdwow.at/geschichte/step2025/ abrufbare Dokument; abgerufen am 21.01.2026), der einen Zielwert von 20 % (Schlagwort „80:20“) für das Jahr 2025 vorsehe. Eine Reflexion, wieso ein so teurer und aufwändiger Ausbau der Bahn, der als S-Bahn Ausbau nach Außen gepriesen wird, kaum Auswirkungen auf den Modal Split Anteil des Umweltverbunds habe, sei im Zuge des Verfahrens nicht erfolgt. Es würden klare Vorgaben der Behörde an die PW fehlen, einen besseren Modal Split sicherzustellen bzw. gebe es keine Auflagen diesen regelmäßig zu erheben und bei Nichterreichung der Ziele verpflichtend weitere Maßnahmen zu setzen.

Man sehe auch keinen Zusammenhang zwischen dem Vorhaben und dem Mobilitätsverhalten außerhalb Hietzings (anscheinend sehe diesen auch die PW nicht, denn es wurde in der UVE nur der Modal Split in Hietzing analysiert worden. Auswirkungen auf den Modal Split außerhalb Hietzings könnte der S-Bahn Takt haben. Wie die Zeit vor Bau des „Lainzer Tunnels“ zeige, schaffe die Verbindungsbahn eine höhere Zughäufigkeit auch auf ihrer jetzigen Trasse – wenn es nicht zum Stationsneubau komme. Dieser wirkt aber nur auf den Modal Split in Hietzing, scheine aber in der jetzigen Umsetzung des Projekts keine Auswirkung zu Gunsten des „Umweltverbunds“ zu haben. Die minimale Veränderung von 0,1 % zu Gunsten des Umweltverbunds – was wohl auch innerhalb der statistischen Schwankungsbreite liege, und genauso minus 0,1 % lauten könnte – rechtfertige die hohen Investitionen und negativen Auswirkungen auf die lokale Bevölkerung, Fauna und Flora nicht. Somit liege das Vorhaben nicht im öffentlichen Interesse.

Der Vorteil der verbesserten Verkehrssicherheit – bedingt durch die Auflassung der Schranken (gemeint also: Die Auflassung von mit Schranken gesicherten Eisenbahnkreuzungen) – werde nicht umfassend betrachtet. So werde dabei aber nicht berücksichtigt, dass der querende

Kfz-Verkehr verlagert werde. Da der Kfz-Anteil nicht abnehme, komme es andernorts zu einer Steigerung des Kfz-Verkehrs und somit auch des Unfallrisikos. Die Sicherheit des Fußgänger- und Radverkehrs nehme ab, denn die Nutzung von Stiegen weise ein höheres Unfallrisiko auf, als das Queren eines beschrankten Bahnübergangs. Dies ganz besonders eingedenk der im Zuge der UVP verordneten Schieberillen für Fahrräder wegen mangelnder Alternativen für die barrierefreie Querung für den Radverkehr; Aufzüge würden für RadfahrerInnen Barrieren darstellen. Zudem bestehe ein erhöhtes Unfallrisiko für den Ausweichradverkehr, der aufgrund der fehlenden attraktiven Querungsmöglichkeit – Aufzug oder Schieberille, bzw. lastenraduntaugliche Fahrstühle, wesentlich längere Wege auf sich nehmen muss – großteils ohne Fahrradinfrastruktur, was zwangsweise zu einer Steigerung des Unfallrisikos führe. Eine Beurteilung von Sicherheitskennzahlen – und zwar durch Verkehrsexperten (gemeint offenbar: durch Sachverständigenbeweis) – habe nicht stattgefunden. Auch aus Sicht der Verkehrssicherheit sei das öffentliche Interesse nicht nachvollziehbar, besonders wo um dieses Investitionsvolumen von Geld, Ressourcen und somit auch CO_2 andere zielführendere Maßnahmen umgesetzt werden könnten.

Die Verbesserung der Barrierewirkung in Teilbereichen des Vorhabens – konkret der Hietzinger Hauptstraße in Richtung Norden – sei nur so lange richtig, als keine Notwendigkeit einer attraktiveren Wegeführung für FußgängerInnen erkannt werde und eine Ampel für den querenden Fuß- und Radverkehr.

Die (gemeint wohl: geplante) Ausgestaltung des Stationsumfelds der Hietzinger Hauptstraße berücksichtige nämlich nicht das „Kontextprojekt“ Rad- und Fußweg, welches die Hietzinger Hauptstraße direkt neben der Brücke queren werde, sofern der Radweg nicht doch auf der Brücke der PW mitgeführt werde.

Da ein Rad- und Fußweg nicht Teil des Vorhabens sei würden die „ökonomisch sinnvollen“ Mehrfachnutzungen der neu zu errichtenden Brückenbauwerke nicht genutzt, und es sei davon auszugehen, dass der begleitende Radweg auf Straßenniveau sowohl Hietzinger Hauptstraße als auch Auhofstraße queren werde. Auch aufgrund der unattraktiven Wegführung des Fußgängers von der neuen Station „Hietzinger Hauptstraße“ in Richtung der neuen Brückenkette entlang der Bossigasse, die ja auch attraktiv ausgestaltet werden solle und somit Fußverkehr anziehen werde, sei anzunehmen, dass die Fußgängergehrelationen sich anders einstellen würden, als es die heutige Planung mit „primärem Fokus“ auf den Kfz-Verkehr vorgebe. Die geplanten Fußgängereinrichtungen würden in ihren Grundzügen dem Ist-Zustand und nicht veränderte Fußgängerrelationen sowie den begleitenden Radweg,

der folgend des einstimmigen Antrags des 13. Bezirks als Hauptradwegroute geführt werden solle, und somit die Hietzinger Hauptstraße queren wird müssen, entsprechen.

Die Planung werde er in Realität nicht funktionieren bzw. so nicht so kommen. Sie sei ein Indiz, wieso der vorhergesagte Modal Split in Hietzing sich trotz der hohen Investition in den Bahnausbau nicht ändern wird.

Aufgrund der Verkehrszunahmen auf der Hietzinger Hauptstraße werde auch für das sichere Erreichen der nicht im Stationsbereich der S-Bahn liegenden Straßenbahnstation der Linie 10 eine Verkehrslichtsignalanlage bzw. eine Erreichbarkeit von beiden Seiten zu errichten sein, besonders wo auch der Schulweg zu zwei Volksschulen über die Feldmühlgasse führe.

Das Abnicken dieser Pläne zeige wiederholt die fehlende Eignung der bis dato dem Verfahren beiwohnenden Sachverständigen für Verkehr, sowie das fehlende Bewusstsein der Stadt Wien für die lokalen Gegebenheiten und vorhabensbedingten Veränderungen.

Zu den Auswirkungen auf die „Flüssigkeit des Verkehrs“ wies die bP4 als weiteres Beispiel „zweifelhafter Verkehrsplanungskompetenz“ sowie unzureichender Beurteilung durch Sachverständigenbeweis auf die geplante „Unterführung Versorgungsheimstraße“ und deren Einmündung in die „Lainzer Straße“ hin:

Im Bereich Versorgungsheimstraße solle die Ersatzquerung für die aufgelösten niveaugleichen Bahnquerungen (EKen) „Veitingergasse“, „Jagdschlossgasse“ und „Versorgungsheimstraße“ errichtet werden, mir einer Verkehrsstärke von JDTV von 5.000 Fahrzeugen. Es sei auch nur eine „optionale“ Verkehrslichtsignalanlage (im Folgenden: **VLSA**) für die Querung der Versorgungsheimstraße nach der Unterführung auf Höhe der Steinlechnergasse geplant. Da diese Kreuzung jedoch in nur 70 m Entfernung von einer weiteren Ampel mit Schienenverkehr liegen werde, wäre aus unserer Sicht die Auswirkung der Ampeln auf den erwartenden Verkehrsfluss unbedingt vor Genehmigung des Projekts zu überprüfen auch in Kombination mit der nur 128 m entfernt gelegenen VLSA Fasangartengasse und einer weiteren potentiellen VLSA im Bereiche der Station Preyergasse, da die heutige Querungssituation und die Zunahme der Fußgängerquerungen in diesem Bereich bereits jetzt zu Problemen führen (Hinweis auf einen einstimmigen Beschluss der Bezirksvertretung Hietzing vom 28.09.2022).

Die Lichtsignalanlage der Einmündung der Versorgungsheimstraße in die Lainzerstraße soll auch durch die Straßenbahn mitgesteuert werden, und sei aufgrund der ungünstigen Verkehrssituation mit Verkehrsströmen auf dem Schienenkörper sehr sensitiv. Es auch eine Mikrosimulation durchgeführt worden – aber nur für die Straßenbahn auf der Lainzer Straße. Die potentielle VLSA Preyergasse sei in keiner Analyse beinhaltet. Um eine „Gleichwertigkeit“

der neuen Querung beurteilen zu können, braucht es eine sachverständige Prüfung mit Fokus auf Kfz-, Fuß- und Radverkehrs.

Ein „Nicht-Funktionieren“ des Verkehrsflusses auf diesen Straßen aufgrund der neuen Unterführung Versorgungsheimstraße inklusive der unglücklichen Einbindung in die Lainzer Straße würden keinen gleichwertigen Ersatz für die entfallenen Querung darstellen weder aus Sicht des Verkehrsflusses noch dem Thema Sicherheit.

Die jetzige Planung stellt keinen „gesellschaftlichen Mehrwert“ dar weswegen das Projekt in der eingereichten Form nicht im öffentlichen Interesse stehe. Sie sei auf jeden Fall nicht mit der Maxime einer fußgänger- und radverkehrsfreundlichen Stadt laut STEP 2025 der Stadt Wien in Einklang zu bringen.

1.3.14.4. Betreffend Luft und Klima sowie ökologischer Fußabdruck legte die bP4 zunächst dar, dass wenn das „Kontextprojekt“ nicht Teil des Vorhabens sei, dann sollten die Auswirkungen davon aber auch nicht in die Modal Split Berechnungen einfließen. Somit wird – wenn es für die Beurteilung vorteilhaft ist – das Kontextprojekt mitbetrachtet, wenn es jedoch um Auflagen und Detaillösungen gehe, werde es „ausgeklammert“.

1.3.14.5. Die bP4 wies auch auf ein „Immissionsminimierungsgebot nach § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000“ hin, wobei der letzte Teilsatz dieser Vorschrift – dieser verlange eine Begrenzung der Emissionen von Schadstoffen, einschließlich der von THG, nach dem Stand der Technik – relevant sei. Das Vorhaben schaffe Projekt nur durch die Reduktion der Dieseltraktion eine bessere CO_2-Bilanz – und das ohne Einberechnung der CO_2-Belastungen durch die Baumrodungen, der Infrastrukturerrichtung und der Erhaltung.

Die Nichtberücksichtigung des CO_2-Fußabdrucks aus Bau, Betrieb und Erhaltung entspreche auf jeden Fall nicht mehr dem Stand der Technik.

Österreich müsse seine Emissionen (gemeint wohl: von Treibhausgasen, insbesondere Kohlendioxid) bis 2030 um 48 % zum Vergleichsjahr 2008 senken.

Dabei könne das Vorhaben bestenfalls seinen „Beitrag leisten“, jedoch sei es ein „Pyrrhussieg“, wenn man die Einsparungen durch Verkehrsverlagerung bei Bau und Betrieb wieder verliere. Auch wäre hinsichtlich des vorgesehenen Baubeginns die sog. „Taxonomieverordnung“, also die Verordnung (EU) 2020/852, idF ABI L 198/2020, auf die PW anzuwenden. Da es am Ende um die CO_2-Bilanz Österreichs geht und die Analysen des CO_2-Fußabdrucks wesentlich seien, stelle sich die Frage, auf welche Weise man Emissionen nach Stand der Technik begrenzen kann, wenn man nicht im Vorfeld entsprechende Analysen mache. Wäre die Summe der

Emissionen nämlich höher, bestehe am Vorhaben kein öffentliches Interesse. Durch Sachverständigenbeweis – jedenfalls einer Lebenszyklusanalyse – wäre umfassend „nach Stand der Technik“ beurteilen zu lassen, was „nach Stand der Technik“ im Lichte des § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 vermeidbar wäre.

1.3.14.6. Der Verdacht der Abhängigkeit einzelner Sachverständigen von der PW und die Verquickung der Behörde und des Eigentümers der PW und die daraus resultierende fehlende Objektivität, sei ein ernst zu nehmender Kritikpunkt.

1.3.14.7. Betreffend die Auswirkungen auf „Luft und Klima“ und „Baumschutz“ monierte die bP4 zunächst, es wäre nicht nachvollziehbar, warum keine weiteren Auflagen „zur Immissionsminimierung“ notwendig wären. Viele der von ihr „eingebrachten Verbesserungsvorschläge“ seien eindeutig „Immissionsverbesserungsvorschläge“.

Ersetzt werden müssten auch – worüber die Projektunterlagen aber keinen Aufschluss geben würden – die durch den Wegfall von Bäumen ebenso wegfallenden Bindungen von CO_2; aus Sicht der bP4 148 t. Es sei weiterhin „nicht verständlich“, dass keine ausreichenden Ersatzpflanzungen im Vorhaben vorgesehen seien. Gerade Bäume hätten einen erheblichen positiven Einfluss auf das Klima in der Stadt als Schattenspender, Sauerstofflieferanten, Klimaanlage, Luftfilter, Lärmreduzierer und Lebensraum. Selbst nach Abzug der erhöhten Anzahl von Ersatzpflanzungen, gehen durch das Projekt hunderte Bäume der Stadt verloren. Zur „Gewährleistung der Umweltverträglichkeit“ des Vorhabens eine Ersatzpflanzung im Verhältnis 1 zu 2 erforderlich. Auch siehe die Rodung von 925 Bäumen nicht lediglich eine geringfügige Beeinträchtigung des Mikroklimas nach sich – eine solche Aussage sei angesichts der erheblichen Klimaveränderungen und Erwärmungen ins besonders in den Städten aufgrund der erheblichen Versiegelung nicht mehr zeitgemäß.

Auch würden Bepflanzungen auf oder hinter den Schallschutzwänden die Lärmimmissionen verbessern; aufgrund der Blattmasse auch das Mikroklima und die optische Betrachtung. Überdies würden sie CO_2 binden.

Der – gemeint wohl in der UVE – dargestellte Energiebedarf und Treibhausgasemissionen für die Bauphase von 4.665 Tonnen sei nicht nachvollziehbar und scheine eindeutig zu nieder. Alleine die Errichtung der Unterführung Waldvogelstraße benötige 5.450 m^3 Beton, dies entspreche 2.451 Tonnen CO_2. Die Interpretation des Leitfadens für das Klima und Energiekonzept habe sich auf den beantragten UVP-Gegenstand zu beziehen – Brücken, Unterführungen, Bodenaushub und diverse Logistikmaßnahmen würden eindeutig darunter

fallen. Vorgelagerte Produktionsketten wären auf ihre Zuordnung im Einzelfall zu prüfen, wobei immer die Gesamtheit des Projektes zu beurteilen sei.

Die oftmals zitierte „Messstelle Mariabrunn“ liege im 14. Bezirk im Wiental. Diese Messstelle könne nicht für Daten im Bereich Versorgungsheimstraße oder Stranzenbergbrücke herangezogen werden. Überhaupt verstehe man nicht, was die Messstelle Mariabrunn und die Durchlüftung mit der Unterführung Versorgungsheimstraße und sinnvoller Alternativen zu tun habe.

1.3.14.8. Zu „Trassenvarianten“ führte die bP4 aus, dass Alternativvarianten, Brücke Titlgasse – Tolstojgasse, geringere bzw. andere Auswirkungen etwa hinsichtlich der Emissionen von CO_2 oder der Erhaltung von Bäumen hätten.

1.3.14.9. In Zusammenhang mit „Klimawandel – Starkniederschläge“ sei es keinesfalls Stand der Technik, dass die Niederschlagswässer auf den Bahnsteigen bzw. den Bahndächern nicht versickert würden. So trage die Versickerung zur Grundwasserneubildung bei und erhöhe die Wasserverfügbarkeit für die lokalen Pflanzenbestände. Durch Versickerung könne ein weiteres Absinken des Grundwasserspiegels verhindert werden.

Betreffend die Veränderungen des lokalen Wasserhaushalts sowie die Ableitung von Niederschlagswässern setzte das Vorhaben das Prinzip der Entsiegelung für die gesamte gestaltbare Fläche nicht um. Überhaupt seien maßgebende Fragen bezüglich des Wasserhaushalts nicht erhoben bzw. berechnet worden; so insb. die Mengen der ins Kanalsystem eingeleiteten sowie zur Versickerung kommenden Oberflächengewässer.

1.3.14.10. Überhaupt würden aus Sicht der bP4 Angaben zu Rückständen von Pflanzenschutzmittel im begleitenden Grundwasser und im Boden fehlen: Für die Entsorgung des Bodenaushubes und des Bahnschotters seien diese Abfallqualitäten nachzuweisen. Überhaupt wäre die Einstufung des Grundwassers als „hoch belastet“ als nicht nachvollziehbar. So gebe es in diesem Einzugsgebiet keine Altlasten, keine industrielle Nutzung und keine landwirtschaftliche Übernutzung. Die Grundwässer in Unter St. Veit, Lainz etc. würden teilweise aus Schichtwässern aus dem Areal des Lainzer Tiergartens stammen und sollte eine gute Qualität aufweisen. Die erhöhten Gehalte an KW-Index und Benzol seien eine „Indikation“ an Leckagen von Tankstellen oder Werkstätten. Diese liegen in der Regel nur örtlich begrenzt vor, weil es in der Region Hietzing weder große Industriebetriebe gebe noch Landwirtschaft betrieben werde, was auf die Parameter Nitrat und Sulfat Rückverweise. Es gebe keinen zusammenhängenden mächtigen Grundwasserkörper abseits der Wien. Es wären

daher die vorliegenden Grundwasserbeeinträchtigungen stärker auf ihre Verursacher zu verfolgen gewesen.

1.3.14.11. Zur „Bodenversiegelung“ führte die bP4 ins Treffen, dass die Aussage, man brauche in Städten überhaupt nicht zu entsiegeln, unrichtig sei. So seien auch die zusätzlich zur Bebauung gelangenden Flächen überwiegend von hoher Bodenqualität. Die Bodenversiegelung unterscheide nicht zwischen anthropogen beeinflusstem und natürlich gewachsenem Boden. Es gehe doch um die Funktionalität, dass durch die Versiegelung die Versickerung verhindert werde. Außerdem sei unter jedem anthropogen beeinflussten Boden zB durch Landwirtschaft oder durch die ÖBB aufgebrachte Pflanzenschutzmittel entlang von Bahngleisen in einer Tiefe von 2 bis 3 m wieder ein naturbelasteter Boden in der Regel vorliegend.

1.3.14.12. Auf die Geologie in Speising, Lainz, bei Stranzenbergbrücke, in Hetzendorf bis Meidling und die dazugehörigen Grundwasserströme sei nicht eingegangen worden.

Die bP4 moniert auch die mangelnde Nachvollziehbarkeit der Nichtbeeinträchtigung den Gemeingebrauch und Wasserversorgung in qualitativer Hinsicht durch die Ableitung der Niederschlagswässer. So sei der Gemeingebrauch gar nicht erhoben worden.

Darüber hinaus sei auch auf den quantitativen Erhaltungsschutz für das Grundwasser nicht eingegangen worden.

1.3.14.13. Die bP4 wies auch betreffend „Stadtentwicklung“ darauf hin, dass nicht nachvollziehbar sei, wo die Querung „verbessert“ worden sei. Sowohl Stiegen als auch Aufzüge sind Hindernisse, deren Überwindung Zeit koste. Unterführungen mit Stiegen und Aufzügen würden im Vergleich zu den derzeitigen Schrankenschließzeiten zu Verzögerungen führen. Die bP4 erwähnte idZ auch neuerlich die Querung Hietzinger Hauptstraße und der derzeit dargestellten Verbesserung der Bahnquerung.

1.3.14.14. Die bP4 rügte auch eine unterlassene fehlende SUP: Seit Erlassung der „Hochleistungsstreckenverordnung 1986“ (gemeint wohl: der 2. HL-VO) hätten sich völlig andere Anforderungen in politischer, wirtschaftlicher und damit einhergehender verkehrstechnischer Sicht ergeben, als 1986 existierten oder vorauszusehen waren. Die bP4 nennt hier etwa das Vorhaben „Lainzer Tunnel“ oder das Vorhaben „Hauptbahnhof“ sowie eine zu erwartende erhebliche Zunahme des transkontinentalen Güterverkehrs. Sie führte idZ auch mögliche zu prüfende Alternativen wie Ausbau auf eine weitere Tunnelröhre (zB Richtung Vösendorf anstelle der Führung durch die Stadt oder Bedarfs eines an einem Schnellbahnrings, der die Vorortelinie mit der Verbindungsbahn nach Meidling etc.) an.

1.3.14.15. Die bP4 monierte ferner betreffend „Eisenbahnbetrieb“ das Betriebsprogramm; diese sei sehr allgemein gehalten. Die bP4 verwies auf eine Reihe von ungeklärt gebliebenen Fragen dabei iZm einer „Variantenentscheidung“.

1.3.14.16. Zu „Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität“ warf die bP4 zunächst eine von – aus ihrer Sicht ungeklärten – Frage zu möglichen Rodungen bei Umsetzung der „Querung bei der Titlgasse“ (gemeint also: zu dieser Variante zum Vorhaben) auf; bzw. bestritt die Auswirkungen der Variantendarstellung.

1.3.14.17. Die bP4 führte auch zu Versiegelung von Flächen im Bereich der Waldvogelstraße (gemeint also im Vorhaben enthaltenen Maßnahmen) aus; diese seien unrichtig beurteilt worden. Die Planung dieser Maßnahmen erfolge nach den Vorgaben und Wünschen der Stadt Wien obwohl dies eine ökologisch schlechte Variante darstelle, keinesfalls umweltverträglich sei und auch keine Gleichwertigkeit zu den entfallenden Eisenbahnquerungen darstelle.

1.3.14.18. Hinsichtlich der Themenkomplexe „Verkehr“ und „Ökologie [Tiere, Pflanzen, Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt und Baumschutz]“ warf die bP4 eine Reihe von aus ihrer Sicht (noch) nicht beantwortete Fragen auf.

1.3.14.19. Zu „Luft und Klima“ wies die bP4, daraufhin dass es im „Bereich Mikroklima und Behaglichkeit“ zu einer Verschlechterung kommen werde. Wie man die Unterführung Versorgungsheimstraße oder die neue – noch breitere – Stranzenbergbrücke beschatten könne, erschließe sich nicht. Auch der Gestaltungswettbewerb beinhalte dazu keine neuen Ideen. Die großen Betonflächen werden sich stärker aufwärmen, die Hitze speichern und zeitverzögert abgeben. Das hat zwar auf die Innere Stadt keine Auswirkungen, auf die lokale Bevölkerung jedoch schon. Die bP4 führte zu diesem Themenkomplex auch eine Reihe von Fragen aus.

1.3.14.20. Erkennbar in Zusammenhang mit dem Themenkomplex „Humanmedizin, Lärm, Erschütterungen“ seien auch keine quantitativen Auswirkungen des Projekts auf den überregionalen Modal Split gemacht (gemeint wohl: untersucht) worden. Die bP4 verwies auch auf Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (im Folgenden: **WHO**) zum vorbeugenden Gesundheitsschutz und führte den Lärmpegel eines Güterzugs an. Es sei Lärmbelastung durch den Güterverkehr in exponierten Hochlagen zu untersuchen. Sie rügte nicht entsprechende Ermittlungen hinsichtlich der Auswirkungen aufgrund der Hochlage der Haltestelle Hietzinger Straße und überhaupt der Veränderungen mit ihren Auswirkungen auf Wohn- und Schlafräume in Häusern und Wohnungen. Auch würden hinsichtlich des – gemeint wohl der Veränderungen des – Individualverkehrs die Änderungen aufgrund der Schließung

von Eisenbahnkreuzungen, der Schaffung der (erwähnten) Haltestelle sowie die Nichtaufnahme des ruhenden Individualverkehrs aufgrund der künftigen Parkraumbewirtschaftung. Die bP4 warf auch noch weitere Fragen – bzw. teilweise erklärende aus Führungen zu diesen Fragen – in diesem Zusammenhang auf.

1.3.14.21. Die bP4 führte auch eine größere Anzahl von Fragen aufbauend offensichtlich auf Ausführungen in der znBU – konkret dem Bd. 4 – aus.

1.3.14.22. Auch werde auch das „Immissionsminimierungsgebot“ nicht umgesetzt; und „Emissionen während des Betriebes durch Erhöhung des MIV“ (gemeint wohl: zusätzlich) erzeugt.

Das Vorhaben leiste in der derzeitigen Form keinen positiven Beitrag zur Emissionsverringerung. Die Steigerung der Emissionen sei unter anderem auf die zusätzlich zurückgelegten Strecken mit PKW – wegen geschlossener Bahnübergänge, den CO_2-Fußabdruck durch den Materialverbrauch, Versiegelungen oder Baumrodungen – zurückzuführen.

Die für den Ausbau der Verbindungsbahn gewählte Variante (gemeint also: das zur Erteilung einer Genehmigung eingereichte Vorhaben) erfordere massive Einbauten unter primärer Verwendung des Baustoffes Beton. Der hohe Einsatz des Baustoffes Beton führt zu einer großen Klimabelastung; diese sei auch nicht untersucht worden. Warum die Belastung der Klimabilanz durch die gewählte Variante keine Berücksichtigung finde, ergibt sich aus dem Fachbeitrag nicht. Auch im Klima- und Energiekonzept würden sich keine dementsprechenden Ausführungen finden. Tatsächlich hätten Varianten geprüft werden müssen, die einen geringeren Einsatz von Baustoffen wie insbesondere Beton für den Ausbau benötigen. Dies vor allem im Hinblick auf das im Anschluss dargestellte Immissionsminimierungsgebot.

Es komme zu keiner Abnahme, sondern einer Zunahme der Emissionen. Somit werde selbst auf Basis einer unvollständigen Analyse bestätigt, dass das Projekt „nicht umweltverträglich“ sei. Unter Einbeziehung aller relevanten Parameter wie Boden- und Materialverbrauch würde die Bilanz noch schlechter ausfallen. Eine Abschätzung der Auswirkungen des materiellen Ressourcenverbrauchs sei heute schon Stand der Technik (etwa nach ISO 14064).

1.3.14.23. Die bP4 wies auch auf § 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 sowie zu dieser Vorschrift vorhandenes Schrifttum hin. Daraus folge, dass es „im Rahmen der UVP“ geboten sei, zu prüfen, ob es „Verbesserungen hinsichtlich der Immissionsminimierung“ gebe, die „technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar“ seien. Treffe dies zu, müssten diese Verbesserungen

(Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschreibungen, Ausgleichsmaßnahmen) nach § 24f Abs. 4 UVP-G 2000 vorgeschrieben werden.

In diesem Sinne sei es im vorliegenden Vorhaben geboten, die durch das Vorhaben notwendige Gestaltung der Fuß- und Radwegenetze als „Teil der UVP“ zu behandeln (Hinweis auf US 17.03.2008, 5A/2007/13-43 [*Vöcklabruck*]). Nur wenn die Fuß- und Radwege Bestandteil der Prüfung der Umweltverträglichkeit nach dem UVP-G 2000 seien, könnte geprüft werden, ob dem Immissionsminimierungsgebot entsprochen werde oder nicht.

Zudem sehe § 24f Abs. 2 Z 2 lit. b UVP-G 2000 vor, dass Immissionen jedenfalls zu vermeiden seien, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen. Die Schließung von Bahnübergangen sowie der Nichtausbau von Rad- und Fußgängerwegen würden zu einer Erhöhung der Immissionen beitragen. Man könne sich nicht damit begnügen, zu argumentieren, dass Rad- und Fußwege ein „Kontextprojekt“ darstellen würden, dessen Zuständigkeit im Bereich der Stadt Wien liege. Durch die im Rahmen des Vorhabens verursachte Zunahme des MIV werde der CO_2-Ausstoß weiter zunehmen. Das Vorhaben sei in der derzeitigen Form nicht „umweltverträglich“ iSd einschlägigen Bestimmungen des UVP-G 2000.

1.3.14.24. Betreffend „Hochlage und Projektvarianten“ sei der Vorschlag der bP4 für eine „Brücke Titlgasse-Tolstojgasse“ nicht in der Studie H-T1 „beinhaltet“. Auch seien „die Varianten“ (gemeint wohl: die in der UVE dargestellten Varianten) nie auf ihren ökologischen Fußabdruck hin untersucht wurden.

1.3.14.25. Zu Gefahrguttransporten auf der „Verbindungsbahn“ wies die bP4 auf eine im Jahr 2021 erfolgte Novellierung des Bundesgesetzes Bundesgesetz über eine nachhaltige Abfallwirtschaft (im Folgenden: **AWG**; gemeint wie idF BGBl. I Nr. 84/2024) hin und führte idZ aus, dass in Zusammenhang mit der Gefahr des Eintretens von Umweltkatastrophen mit massiven Einwirkung auf die Luft und damit zusammenhängend einer Gefährdung der Bevölkerung wesentliche Fragen ungeklärt sein.

1.3.15. In ihrer auf die oben unter II.1.3.8. erwähnte Anordnung Bezug nehmenden und am 01.06.2023 beim BVwG eingelangten Äußerung (Akten des BVwG: Aktenzl. 2255812-1, OZ 47) erstattete die bP6 jeweils auf Ausführungen der PW in deren Äußerung (II.1.3.5.) eingehendes Vorbringen:

1.3.15.1. Die Antwort der PW zur monierten Befangenheit der belangten Behörde sei äußerst unzureichend, es würden lediglich die Vorteile der eingereichten Planung herausgestellt,

während potentielle Verbesserungsmöglichkeiten oder Alternativen unerwähnt geblieben seien und sogar Nachteile hervorgehoben würden. Dass theoretisch eine Fristverlängerung möglich sei, sei nicht öffentlich kommuniziert worden, durch die Unterlassung dieser wesentlichen Information seien Bürgerrechte verletzt worden. Die Einwände zum Thema Catering-Angebot und der mangelnden Zugänglichkeit würden aufrechterhalten werden, die Finanzierung / Zurverfügungstellung bleibe ungeklärt. Bezüglich der von der bP6 ebenfalls monierten Befangenheit von Sachverständigen verweist sie auf ihre Beschwerde vom 10.05.2022 und beanstandet die Protokollierung. Bei einer anderen Protokollführung hätte die Behörde erkennen können, dass ein 20-Minuten-Takt bereits in der Bestandsvariante möglich sei und eventuell auch der gewünschte 15-Minunten-Takt im Bestand oder mit viel geringerem Aufwand möglich wäre. Die bP6 habe den Eindruck, dass ein Großteil der gutachterlichen Einschätzungen von der PW organisiert worden sei und die prüfende Behörde zur bestmöglichen Vertretung der Interessen der Allgemeinheit wenig aktiv unternommen habe. Auch bedürfe es einer Untersuchung des Informationsaustausches und Kontakts zwischen der PW und der Behörde.

1.3.15.2. Bei dem von der PW ins Treffen geführten 2016 abgeschlossen Vertrag handle es sich um das Übereinkommen zwischen dem Bund, dem Land Wien und der ÖBB-Infrastruktur-AG über die „Realisierung bestimmter Vorhaben“, der ua. eine andere Kostenteilung betreffend Lärmschutzwände vorsehe, dessen Bestimmtheit hinsichtlich der Finanzierung sowie die Verwendung der seit 2016 vom Land Wien überwiesenen Zahlungen einer Überprüfung bedürfe. Betreffend das gegenständliche Projekt sei ein zweigleisiger Neubau der Brücken über den Wienfluss und den Ersatz der schienengleichen Eisenbahnkreuzungen mit Unter- bzw. Überführungen mit der Zielsetzung der Ermöglichung eines 15 -Minuten-Taktes auf der Verbindungsbahn vorgesehen und weiche die Planung der PW diesen Vorgaben ab. In dem von der Stadt Wien einstimmigen Beschluss der Zustimmung zum Übereinkommen über den Ausbau der Verbindungsbahne Wien Hütteldorf Hochlage seien wesentliche Punkte im darauf aufbauenden Vertrag missverstanden und falsch geplant worden, etwa der zweigleisige Ausbau lediglich einer Brücke. Das „EK-Modul: Optionale Auflassung von Eisenbahnkreuzungen“ sei nicht vom Wiener Gemeinderat beschlossen oder von den Verantwortlichen unterschrieben worden.

1.3.15.3. Hinsichtlich der von der bP6 vorgebrachten Argumente, dass die Strecke der Verbindungsbahn mit dem Bau des „Lainzer Tunnels“ nicht als Hochleistungsstrecke gesehen werden könne und mit diesem Bau überhaupt erst eine Hochleistungsstrecke geschaffen worden sei, gehe die PW nicht auf das Beschwerdethema ein. Es sei bereits als Alternative zum Bau des „Lainzer Tunnels“ eine umfassendere Ausbaulösung der „alten Verbindungsbahn“

öffentlich diskutiert, aber zugunsten des „Lainzer Tunnels“ als Hochleistungsstrecke entschieden worden, wobei in weiterer Folge der versprochene 15-Minuten-S-Bahn-Takt ohne weitere Umbauten nicht umgesetzt worden sei. Weiters sei nach Ansicht der bP6 gemäß dem UVP-G 2000 vorgeschrieben, dass Alternativvarianten in Betracht gezogen werden müssen. Diese Prüfung sei nicht auf eine Weise durchgeführt worden, die Vergleichbarkeit zwischen den unterschiedlichen Varianten herstelle. Die Machbarkeit von Trassenvarianten sei nur auf Drängen der Bürgerinitiativen (im Jahr 2017) und nicht unabhängig, sondern durch die PW und unzureichend erfolgt. Nach Bau der technisch machbaren Tieferlegung wäre das Befahren der Strecke mit Güterzügen möglich, auch Ausbauvarianten als reine S-Bahn-Strecke seien nicht geprüft worden, wobei im Falle der vorgebrachten Wartungsarbeiten und Sperren auch Güterzüge auf der S-Bahn-Strecke mit erhöhten Neigungswinkeln verkehren könnten. Auch trat sie dem Argument langer Schließzeiten und einer zusätzlichen Trennung des Bezirks im Falle einer Taktverdichtung entgegen und beantragte in diesem Zusammenhang die Berücksichtigung des Wiener Gemeinderats vom Juni 2016 zur Prüfung der Errichtung der Station Hietzinger Hauptstraße über dem Wiental. Ein S-Bahn-Ring bedürfe bereits jetzt der Umsetzung und Aufnahme in die Projektplanung.

1.3.15.4. Weiters legte die bP6 die von ihr geforderten bzw. beantragten weiteren strengen Reglementierungen in der Bauphase, etwa zur Festlegung der Zufahrten von Baufahrzeugen und LKWs sowie Schutz von Wohngebäuden dar. Hup- und Warnsignale seien als Lärmquelle unberücksichtigt geblieben. Im Übrigen weist die bP6 darauf hin, dass der Bahnbetrieb tagsüber bereits eingeschränkt sei und „forderte“ einen Verzicht auf Nachtarbeiten, Arbeiten außerhalb der Regelarbeitszeiten, an Wochenenden, Samstagen und Feiertagen; beantragt werde eine präzisere Definition des „unbedingt notwendigen Ausmaßes“ durch das BVwG. Weiters „forderte“ die bP6 eine Zurverfügungstellung von Ersatzwohnungen in der Nähe oder Kompensationszahlungen und beantragte, die Anzahl an betroffenen Anwohnern bei der Beurteilung des öffentlichen Interesses auch nach Inbetriebnahme zu berücksichtigen. Weiters erläuterte die bP6 ihre Forderung nach einer Abänderung des Bauvorhabens und einer Schaffung von Garantien für einen Abschluss innerhalb von spätestens sechs Jahren bzw. von Sanktionen wie zB Pönalen, eine längere Dauer würde zusätzliche Schutzmaßnahmen erforderlich machen. Beantragt wurde auch eine vollständige Kostentragung durch die PW für aktiven und passiven Schallschutz. Betreffend die geforderte Ergänzung objektseitiger Schallschutzmaßnahmen sei nicht nur die Wertminderung von Immobilien, sondern auch die Auswirkungen auf die Gesundheit der Betroffenen von großer Bedeutung. Insgesamt beantragte die bP6, dass der Maßnahmenkatalog erweitert und zugunsten einer besseren Umweltverträglichkeit verbessert werde. Die bP6 wiederholte ihre Forderung nach laufender Information, selbstständiger Veröffentlichung relevanter Dokumente und Schaffung einer

unabhängigen UVP-Überwachungsstelle sowie nach einer Präzisierung und möglichen Ergänzung der Schutzmaßnahmen entlang der Baustrecke. Weiterhin wünsche sie regelmäßige „runde Tische“, deren rechtliche Grundlage sie bis zur Verhandlung recherchieren würde.

1.3.15.5. Die bP6 wandte sich im Einzelnen gegen die von der belangten Behörde durchgeführte Interessenabwägung und brachte neu vor, dass der Abriss eines wichtigen Nahversorgers gegen jedes öffentliche Interesse sei, auch, weil neue zusätzliche Verkehrsrouten zurückgelegt werden müssten. Die Lärmbelästigung entlang der Verbindungsbahn sei bisher nicht ausreichend beachten worden. Derzeit und in weiterer Folge in der Nullvariante seien Überschreitungen der Grenzwerte nur bei Störungen oder Revisionsarbeiten im „Lainzer Tunnels“ zu erwarten. IS der Auftraggeber sei es gewesen, die Verbindungsbahn mit dem Bau des „Lainzer Tunnels“ nahezu gänzlich vom Lärm der Güterzüge „zu befreien“, vor allem im Nachtzeitraum. Ob es im Bestand zu Überschreitungen komme, sei irrelevant, weil die Errichtung von Lärmschutzwänden mit dem Hinweis auf den Bau des Tunnels jahrzehntelang unterlassen worden sei. Dementsprechende Genehmigungsunterlagen für den Bau des „Lainzer Tunnels“ seien zu begutachten. Beantragt werde ein grundsätzliches Nachtfahrverbot von Güterzügen mit der Ausnahme präzise zu definierender Wartungsarbeiten des „Lainzer Tunnels“, weiters dürfe die „Verbindungsbahn“ nicht dauerhaft (zB länger als ein bis zwei Wochen) zur Ausweichstrecke für Fern- und Güterverkehr werden. Ein unionsrechtliches Verbot von Lärmgrenzen durch aktiven Lärmschutz sei nicht bekannt. Sollte das BVwG doch aus rechtlichen Gründen von einer Beschränkung des Güterverkehrs absehen müssen, würde beantragt, die Prognose von 31 Güterzügen und 35 Dienstzügen jährlich als Maximalzahlen für den Streckenabschnitt vorzugeben. Bei der Aktualisierung der Studie aus dem Jahr 2009 fehle die Berücksichtigung geänderter Umstände in den weit davor begonnen Planungen, und ergäben sich aus den veralteten Planungen Nachteile für die Allgemeinheit. Die Argumente der PW betreffend eine Reihe der von der bP6 beantragten Ergänzungen von Auflagen sowie die ebenfalls geforderte bzw. beantragte selbstständige Veröffentlichung bestimmter Informationen sei aus dem Zusammenhang gerissen oder unzureichend. Eine zusammenfassende Beurteilung impliziere nicht, dass sie die wesentlichen Kriterien kürze oder weglasse, sondern die wichtigsten Punkte zusammenzufasse.

1.3.15.6. Ausdrücklich beantragt werde bei mindestens 1.000 gerodeten Bäumen eine Nachpflanzung von mindestens 2.500 bis 3.000 Bäumen im Bereich des Rodungsgebietes; die maximal realisierbare Anzahl an Nachpflanzungen sei bislang nicht überprüft bzw. festgestellt worden. Faire Berechnungen des Grünraums sollten nur den bewohnten Bereich des 13. Bezirks unter Abzug des „Lainzer Tiergartens“ berücksichtigen. Die angegebene Zahl der

Neuversiegelung sei nicht nachvollziehbar und legt die bP6 ihre diesbezüglichen Zweifel bzw. Berechnungen dar.

1.3.15.7. Unter näherer Darlegung führte die bP6 aus, dass sich entgegen dem Vorbringen der PW keine konkreten Vorgaben für die Durchführung des Gestaltungwettbewerbs ergeben würden. Die städtebauliche Integration und das Ziel nachteilige Wirkungen auszugleichen müsse integrales Entscheidungskriterium für die UVP und nicht eines Gestaltungswettbewerbs sein. Aufgrund der Auslagerung für die UVP wesentlicher Inhalte werde eine Wiederholung der UVP beantragt. Wenn schon ein Gestaltungswettbewerb stattfinde, dann sei dieser vor einer UVP durchzuführen, damit während der UVP die Umweltverträglichkeit für das Gesamtprojekt beurteilt werden kann. Die bP6 beantragte mit ausführlicher Begründung zudem, das „Auslagern" der Entwicklung der Geh- und Radwege in ein Kontextvorhaben auf seine Rechtmäßigkeit zu überprüfen.

1.3.16. Die bP10 führte in ihrer Äußerung vom 05.06.2023 unter Verweis auf die Judikatur des Verwaltungsgerichtshofs (Hinweis auf die Entscheidungen: VwGH 20.12.2016, Ro 2014/03/0035, sowie 21.10.1999, 99/77/0080) aus, dass zahlreiche Auflagen (bzw. deren Inhalt) „unbestimmt" seien und selbst unter Beiziehung eines Fachkundigen nicht verlässlich ermittelt werden könnten. Diesbezüglich monierte die bP10 insbesondere die Vorgaben betreffend den Gestaltungswettbewerb, der – um eine Überprüfung von dessen Ergebnissen und deren Wirksamkeit zu ermöglichen – vor der UVP durchgeführt hätte werden müssen. Gerade bei einem Wettbewerb habe die bP10 zudem keine Mitsprache iSd Judikatur (Hinweis auf: VwGH 24.02.2005, 2004/07/0030). Außerdem würden aus dem Wettbewerb möglicherweise erst im Nachhinein Auflagen festgelegt, die im jetzigen Bescheid noch gar nicht berücksichtigt werden hätten können. Betreffend die Frage der Bestimmtheit bzw. Vollzugstauglichkeit werde eine Vorlage an den VwGH zwecks „Vorabentscheidung" beantragt bzw. angeregt (Akten des BVwG: Aktenzl. 2255812-1, OZ 52).

1.3.17. Mit Anordnung vom 14.06.2023 legte das BVwG gegenüber der belangten Behörde 2 seine vorläufige Ansicht zum Sachverhalt betreffend die Zustellung des Bescheid 2 an die bP10 dar und forderte auch auf mitzuteilen, ob bzw. wann ua. die PW auf den unter der Adresse „https://www.wien.gv.at/kontakte/ma22/bekanntmachungen/" im World Wide Web abrufbaren Bescheid zugegriffen hätten (Akten des BVwG: Aktenzl. 2268719-1, OZ 6).

1.3.18. In einer Eingabe vom 16.06.2023 führte die belangte Behörde 2 gegenüber dem BVwG aus, dass aus ihrer Sicht die Zustellfiktion auch gegenüber der bP10 zur Anwendung gelangt sei und deshalb die Beschwerde 13 verspätet sei. Sie führte ins Treffen, dass es „unzweifelhaft" sei, dass die genannte Zustellwirkung nicht bloß gegenüber jenen Personen eintrete, die keine

Parteistellung erlangt hätte, sondern auch gegenüber allen Parteien des Verfahrens. Dies ergebe sich „eindeutig“ aus der Wortinterpretation des vierten Satzes des § 24f Abs. 13 UVP-G 2000 (Hinweis auf: „... auch gegenüber jenen Personen als zugestellt, die sich am UVP-Verfahren nicht oder nicht rechtzeitig [...] beteiligt und deshalb keine Parteistellung erlangt haben”). Hätte der Gesetzgeber die Zustellfiktion nur für jene Beteiligte vorsehen wollen, die keine Parteistellung (mehr) haben, hätte er das Wort „auch” weglassen müssen oder stattdessen das Wort „nur” verwenden müssen. Denn das Wort „auch” in der Anordnung der Zustellfiktion sei sprachlich zweifelsfrei so auszulegen, dass auch andere Personen neben der genannten Personengruppe von dieser erfasst sein müssten. Im Falle einer gegenteiligen Auslegung wäre das Wort „auch“ nicht bloß überflüssig, sondern sogar „legistisch irreführend“ verwendet. Den erläuternden Bemerkungen zur Novelle des UVP-G 2000 BGBl. I Nr. 58/2017 sei zu entnehmen, dass der Passus über die Zustellfiktion von Genehmigungsbescheiden in § 24f Abs. 13 UVP-G 2000 im Hinblick auf die Rechtssicherheit aller Verfahrensbeteiligten aufgenommen worden sei, was ebenfalls darauf hinweise, dass die Zustellfiktion auch gegenüber allen diesen Verfahrensbeteiligten – und damit auch gegenüber den bekannten Parteien des Verfahrens – Rechtswirkungen entfalte. Was eine mögliche Zustellung an die PW betreffe, führte die belangte Behörde 2 aus und legte dazu noch zum Beleg für die Tatsachenausführungen Urkunden vor, dass aus einem ihr bekannt gewordenen E-Mail vom 18.11.2022 hervorgehe, dass die PW an diesem Tag Kenntnis von der Bekanntmachung des bekämpften Bescheides auf der Website der Behörde erlangt habe. Auch aus von der PW der belangten Behörde 2 vorgelegten Unterlagen – betreffend Abläufe in der von der rechtsfreundlichen Vertretung der PW verwendeten „Anwaltssoftware“ – zeige sich sowohl die Tatsache des Downloads des Bescheides von der Website der Behörde als auch die Kenntnisnahme seines Inhalts durch die PW bzw. deren rechtsfreundlicher Vertretung. (Akten des BVwG: Aktenzl. 2268719-1, OZ 9).

1.3.19. Mit Anordnung vom 13.07.2023 teilte das BVwG die Beschwerde 13 den sonstigen Parteien unter Einräumung einer Möglichkeit zur Äußerung zu dieser mit und führte in einem aus, dass es rechtlich vorläufig und nach weitergehenden Ermittlungstätigkeiten von keiner wirksamen Bescheidzustellung an Personen oder Personengruppen, die im Zeitpunkt der Kundmachung des Bescheids (noch) Partei des verwaltungsbehördlichen Verfahrens waren, ausgehe. Doch sei zumindest hinsichtlich der PW eine Heilung des Zustellmangels eingetreten und es habe der Bescheid damit jedenfalls das Stadium der rechtlichen Existenz erlangt. Angesichts dessen und gemäß § 7 Abs. 3 VwGVG sei die Beschwerde der bP10 als rechtzeitig anzusehen (Akten des BVwG: Aktenzl. 2265873-1, OZ 14).

Im Beschwerdeschriftsatz führte die bP10 aus:

1.3.19.1. Sie verwies auf die im Verfahren vor der belangten Behörde 2 erhobenen Einwendungen: Sie wandte gegen den Beitrag des Vorhabens zum öffentlichen Interesse wie durch eine Steigerung auf einen 15-Minuten-Takt (der irreführend sei).

1.3.19.2. Die bP 10 machte auch die unzureichende Behandlung von Tatbeständen gemäß § 18 Abs. 2 Wr NSchG geltend; sie führte näher dazu aus, warum die Voraussetzungen für eine Genehmigung nach § 18 Abs. 4 leg. cit. nicht vorgelegen wären; insb. wäre die Auswirkung auf den „Landschaftshaushalt“ unrichtig beurteilt worden.

1.3.19.3. Die bP10 wandte sich auch – erkennbar iZm dem Artenschutz – die Alternativenprüfung bzw. die sonstige Rechtfertigung (das überwiegende öffentliche Interesse) der Beeinträchtigung streng geschützter Arten oder auch gegen die nicht gerechtfertigte Entfernung („Rodung“) von Bäumen.

1.3.20. Mit Anordnung vom 07.09.2023 teilte das BVwG der bP4, der bP8 sowie der bP10 die zu Stellungnahmen der PW und der Standortanwältin zu den Beschwerden 11 und 12 mit und setzte der bP4, der bP8 und der bP10 eine Frist zur Konkretisierung der Beschwerden 11, 12 und 13 sowie für Äußerungen (durch Vorbringen oder Beweisanbote) zu den erwähnten Stellungnahmen der Standortanwältin und der PW (Akten des BVwG: Aktenzl. 2265873-1, OZ 15).

1.3.21. Mit vom 26.09.2023 datierender Eingabe äußerte sich die bP8 unter Bezugnahme auf die Anordnung des BVwG vom 07.09.2023 und führte darin aus (Akten des BVwG: Aktenzl. 2265873-1, OZ 21):

1.3.21.1. Eingehend auf die Äußerung der PW legte sie dar, dass ein rechtskräftiger „UVP-Bescheid“ (gemeint also der Bescheid 1) Voraussetzung für den Bescheid 2 sei. Bei Abänderung des Bescheid 1 würden sich „alle Parameter“ für den Bescheid 2 „ändern“. Bei richtiger rechtlicher Auslegung des UVP-G 2000 müsse – bei sonstiger „Nichtigkeit“ – erst die Rechtskraft des Bescheid 1 abgewartet werden, bevor der Bescheid 2 erlassen werden könne. Die Erlassung des Bescheid 2 vor Rechtskraft des Bescheid 1 würde auch dem „Grundsatz der Zweckmäßigkeit“ widersprechen.

1.3.21.2. Das Vorhaben liege keinesfalls im öffentlichen Interesse und es liege auch kein deutlich höheres Interesse vor als an der Erhaltung dauerhaft lebensfähiger Bestände.

Zweck des Vorhabens, und das werde immer wieder von der PW in ihren Unterlagen betont, sei die Steigerung des Komforts und die Schaffung eines barrierefreien Personenverkehrs sowie die Erhöhung der Zugfrequenz auf einen 15-Minuten-Takt iS eines verdichteten

Nahverkehrs. In den Projektunterlagen und auch in der Vereinbarung mit der Stadt Wien vom Mai 2016 wird immer auf Personenverkehr abgestellt. Das Vorhaben diene dem Güterverkehr, was auch einer Vereinbarung mit der Stadt Wien aus dem Jahr 2016 widerspreche. Entlang der Strecke des Vorhabens handelt es sich um dicht besiedeltes Wohngebiet, in welchem sich etliche Betreuungs- und Bildungseinrichtungen wie Kindergärten, Schulen, Kirchen, Gemeindezentren und Bildungshäuser in unmittelbarer Nachbarschaft zur Bahnstrecke befinden würden. Dies widerspreche jedem vernünftigen Verkehrskonzept, dass in Hochlage Güterzüge durch Wohngebiet geführt werden. Durch eine Absenkung der Bahntrasse unter das aktuelle Straßenniveau könnten nicht nur die entstehenden Lärmbelästigungen, sondern auch die Gefahren bei einem Unfall und einen daraus resultierenden Austritt gefährlicher Flüssigkeiten oder flüchtiger Stoffe minimiert werden. Die Bevölkerung Hietzings solle nicht durch fehlplanerische Leistungen – hier verweist die bP8 auf Sperren des „Lainzer Tunnels“ und nicht ausreichende Kapazitäten dieses für den Güterverkehr – bestraft werde. Der 15-Minuten Takt sei – was sich aus den Projektunterlagen ergebe – nicht umsetzbar. Die Auflassung von EKen würde ebenso der Vereinbarung mit der Stadt Wien aus dem Jahr 2016 widersprechen. Die Auflassung dieser Querungen für den motorisierten Individualverkehr würde zu einer massiven Einschränkung der Mobilität der Bezirksbevölkerung durch die Schaffung einer künstlichen Trennung der historisch gewachsenen Ortskerne führen. Aufgrund der Verlagerung des Verkehrs in einen anderen Teil und des damit verbundenen Verkehrschaos spreche dies gegen ein öffentliches Interesse.

Auch die Zerstörung der Kaltluftschneise, entgegen der „Smart Klima City Strategie Wien“ (gemeint offenbar das hier https://www.wien.gv.at/spezial/smartklimacitystrategie/ abrufbare Strategiedokument; abgerufen am 21.01.2026), durch die geplante Hochlage im Bereich der Hietzinger Hauptstraße spreche gegen ein öffentliches Interesse des Vorhabens.

1.3.21.3. Hinsichtlich der Tötung des Weißbrustigels könne nicht darauf abgestellt werden, ob die Fläche um die Verbindungsbahn zu den geschützten Flächen zähle. Eine geplante Verdichtung des Verkehrs habe Auswirkungen auf den Bestand und erhöht das Tötungsrisiko signifikant. Diese Feststellung kann auch ohne Gutachten getroffen werden, weil dies für jeden vernünftig denkenden Menschen klar sei.

1.3.21.4. Die Änderung des Vorhabens zu einem einstreifigen Ausbau der Waldvogelstraße erfordere die Aufhebung des Bescheid 2, damit die Sachverständigen sich mit der neuen Planung auseinandersetzen können.

1.3.22. In ihrer sich auf die Anordnung des BVwG vom 07.09.2023 beziehenden Stellungnahme vom 23.10.2023 (Akten des BVwG: Aktenzl. 2265873-1, OZ 25) führte die bP4 aus:

1.3.22.1. Zur Reichweite der naturschutz- und baumschutzrechtlichen Zuständigkeit der belangten Behörde im teilkonzentrierten UVP-Genehmigungsverfahren legte die bP4 dar, dass nach ihrer Auffassung im teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren vor der belangten Behörde 2– entgegen deren Auffassung – eine „vollständige Prüfung“, insb. eine „Alternativenprüfung“, nach den genannten Bestimmungen des Wr NSchG durchzuführen sei. Eine Bindungswirkung der „bundesrechtlichen Genehmigungsentscheidung“ für die von der belangten Behörde 2 getroffene und nunmehr bekämpfte Entscheidung bestehe im Hinblick auf die Frage der Durchführung der Alternativenprüfung (das „Ob“) bestehe nach Auffassung der bP4 Beschwerdeführerin nicht. Vor diesem Hintergrund sei im vorliegenden teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren eine vollständige Prüfung, insb. eine „Alternativenprüfung“, nach den genannten Bestimmungen des Wr NSchG durchzuführen. Die bP4 führte dazu vor allem aus:

Die Auffassung, dass angesichts der Entscheidung VwGH 16.04.2004, 2001/10/0156, im teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren vor der Landesbehörde folglich kein Raum mehr für die Prüfung von Trassenalternativen und die Trassenentscheidung“ bliebe, sei unrichtig. Durch Art. 11 Abs. 6 B-VG sei eine Änderung der Zuständigkeit zur Vollziehung der bundes- und landesgesetzlichen Bestimmungen – wie auch in § 24 Abs. 1 und Abs. 3 UVP-G 2000 zum Ausdruck komme – nicht erfolgt. Dies werde in Zusammenschau mit den zu Art. 11 Abs. 6 B-VG ergangenen Materialien der B-VG-Novelle bestätigt (Hinweis auf die Auffassung *Madners* in *Kneihs/Lienbacher* [Hrsg.], Bundesverfassungsrecht, Art 11 Abs 6 B-VG, Rn. 19, unter Verweis auf die Materialien aus dem Gesetzgebungsprozess AB 1142 BlgNR 23. GP, S. 4). Diese entstehungsgeschichtlichen Belege zu Art. 11 Abs. 6 B-VG entsprechen dem Wortlaut des § 24 Abs 3 UVP-G 2000, wonach „alle vom Land zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen Genehmigungsbestimmungen“ im teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren vor der Landesregierung (im Folgenden: **LReg**) anzuwenden seien. *Madner* habe daraus zu Recht geschlossen, dass eine umfassende Genehmigungskonzentration auf Grundlage von Art. 11 Abs. 6 B-VG nicht habe erlassen werden können. Die Kompetenz der einschlägigen Materiengesetze und damit auch jene der Landesnaturschutzgesetze wurde also verfassungsrechtlich unverändert beim Bund bzw. den Ländern belassen. *Madner* habe weiters festgehalten, dass die in § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 im Hinblick auf das Genehmigungsverfahren enthaltene Teilkonzentration auch jene Bereiche betreffe, „die – wie zB das Wasserrecht oder das Abfallwirtschaftsrecht – ansonsten in mittelbarer Bundesverwaltung vollzogen werden“ (*Madner* in *Kneihs/Lienbacher* [Hrsg.], Bundesverfassungsrecht Art. 11 Abs. 6 B-VG, Rn. 27). Jene Bereiche, die in Landesverwaltung vollzogen würden, sollten im Umkehrschluss nicht von der im Hinblick auf das Genehmigungsverfahren bestehenden Teilkonzentration nach § 24 Abs 1 UVP-G 2000 erfasst

sein (vgl. im Kontext naturschutzrechtlicher „Genehmigungen“ *Madner*, in *Kneihs/Lienbacher* [Hrsg.], Bundesverfassungsrecht Art.1 1 Abs. 6 B-VG Rz. 25 mVa VfSlg. 15.552/1999 [„Semmering-Basistunnel“] sowie Rz. 27). Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass im UVP-G 2000 die Betrauung von Bundesvollzugsbehörden mit der (teilweisen) Durchführung des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren nach § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 nicht vorgesehen sei (vgl. § 24 Abs. 3 zweiter Satz UVP-G 2000, e contrario).

Die Entscheidung VwSlg. 16.335 A/2004 sei aus Sicht der bP4 so zu deuten, dass der Verwaltungsgerichtshof einer Naturschutzbehörde entgegentrat, die sich unter dem Titel des Naturschutzes anschickte Verkehrsbelange des Bundes zu unterlaufen. Der Verwaltungsgerichtshof habe eine „kompetenzkonforme Reduktion“ der betroffenen Bestimmung im Niederösterreichischen Naturschutzgesetz (im Folgenden: **NÖ NSchG**) vorgenommen. Nichts wäre ihm hingegen aus der Sicht der bP4 ferner gelegen, als die Anwendung einer naturschutzrechtlichen Bestimmung durch eine Bundesbehörde zu fordern, oder zu legitimieren, und damit eine Bindungswirkung der Landesbehörde im Hinblick auf die Frage der Durchführung der Alternativenprüfung (das „Ob“) anzunehmen. Dies wird auch durch seine Wortwahl klar: So setzte er das Wort „Alternativenprüfung“ in Anführungszeichen, weil er damit – im Anschluss an die (gemeint wohl: aus seiner Sicht) rechtsirrige Auffassung einer Naturschutzbehörde – „eine Auswahlentscheidung unter Gesichtspunkten der Eignung für den Zweck, eine bestimmte Verkehrsverbindung herzustellen,“ versteht, die er weder in § 10 Abs. 5 NÖ NSchG noch in Art. 6 Abs. 4 FFH-RL grundgelegt sehe (gemeint wohl: sah). Auch in der Entscheidung vom 29.01.2007, 2003/10/0081, habe der Verwaltungsgerichtshof gerade nicht ausgesprochen, dass die „bundesrechtliche Genehmigungsentscheidung“ eine Entscheidung über die Durchführung der Alternativenprüfung einbeziehe und dies daher zu einem Entfall der Durchführung der natur- bzw. artenschutzrechtlichen Alternativenprüfung durch die Landesbehörde (bzw. die LReg nach § 24 Abs. 3 UVP-G 2000) führe.

Im Übrigen spreche auch folgender Umstand für eine Zuständigkeit der belangten Behörde zur Durchführung einer Alternativenprüfung nach den Bestimmungen des Wr NSchG: So habe der Verwaltungsgerichtshof in seiner Entscheidung vom 12.11.2001, zu Zl. 99/10/0145, zum Verhältnis zwischen dem Mineralrohstoffrecht des Bundes und dem Naturschutzrecht der Länder im Wesentlichen festgehalten, dass die Genehmigung des Gewinnungsbetriebsplanes das Ergebnis der naturschutzbehördlichen Interessenabwägung nicht vorwegnehmen dürfe. Eine – für die Frage der kompetenzkonformen, weil die Grenzen des Art. 11 Abs. 6 (iVm Abs. 4) B-VG wahrenden Ausübung der Vollzugszuständigkeiten relevante – Unterscheidung zwischen (naturschutzrechtlicher) „Alternativenprüfung“ und „Interessenabwägung“ ist nicht zu erblicken, zumal der Verwaltungsgerichtshof bei der Bestimmung der Reichweite der

Alternativenprüfung nach § 3a Abs. 2 Z 2 Salzburger Naturschutzgesetz insbesondere auf „die relevanten, mit den öffentlichen Interessen verbundenen, Kernziele“ abgestellt habe (Hinweis auf: VwGH 16.12.2019, Ra 2018/03/0066).

Daraus ergebe sich, dass der Alternativenprüfung zumindest teilweise Elemente einer Interessenabwägung iS einer Gewichtung und Abwägung öffentlicher Interessen „inhärent“ seien. Dass ein an einer Trasse bestehendes öffentliches Interesse im Rahmen der durch die BMK durchzuführenden UVP bekräftigt wurde, ist ein unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes zu berücksichtigendes Interesse. Das in der Trassengenehmigung zum Ausdruck kommende öffentliche Interesse bildet daher einen – durch die Landesbehörden nicht negierbaren – Bestandteil dieser Interessenabwägung, allerdings nicht mehr als das. Das bedeute aber, dass die naturschutzbehördliche Interessenabwägung nicht durch Vollzugsakte im Rahmen anderer der Bundesverwaltung zuzuordnenden Genehmigungsverfahren vorweggenommen oder ersetzt werden solle.

Diese Wertungen seien vom Verwaltungsgerichtshof auch schon auf die die Abgrenzung zwischen Bundesstraßen- und Naturschutzrecht insoweit angewandt worden (VwSlg. 15.237 A/1999), als ein in einer Trassenverordnung bzw. in der in dieser festgelegten Trasse auf Grundlage des BStG 1971 zum Ausdruck kommendes öffentliches Interesse nicht durch dessen Negation in der naturschutzrechtlichen Interessenabwägung im naturschutzbehördlichen Verfahren torpediert werden solle (siehe dementsprechend § 4 Abs 1 NÖ NSchG2000). Die Gewichtung dieser öffentlichen Interessen in Zusammenschau mit den sonstigen wahrzunehmenden Interessen habe damals weiterhin der Naturschutzbehörde oblegen. Weiters habe der Verwaltungsgerichtshof – im Kontext der Bedeutung der verordnungsförmigen Trassenfestlegung „für das naturschutzbehördliche Verfahren“ – festgehalten, dass „Alternativen zum gegenständlichen Projekt, die eine Änderung der Trassenverordnung zur Voraussetzung hätten, für die mitbeteiligte Partei keine zumutbare Alternative iS des § 35 Abs. 2 Vlbg NatSchG 1997 sind“. Der Verwaltungsgerichtshof sei somit von einer Zuständigkeit der Naturschutz- bzw. Landesbehörde zur Prüfung der Zumutbarkeit von Alternativen ausgegangen; die Ausübung dieser Zuständigkeit im Rahmen der Durchführung der jeweiligen Alternativenprüfung durfte freilich nicht die – im vorgelagerten Trassenfestlegungsverfahren determinierten – öffentlichen Interessen negieren. Die genannten Erwägungen zur Abgrenzung zwischen Bundesstraßen- und Naturschutzrecht seien auf die geltende Rechtslage zu übertragen. Somit entfalte die im teilkonzentrierten Verfahren ergangene und rechtskräftige bundesrechtliche Genehmigungsentscheidung allenfalls Auswirkungen auf einzelne Aspekte der Alternativenprüfung (das „Wie“), sie führt aber nicht zu einem Entfall der Alternativenprüfung

(das „Ob“), die durch die Landesbehörde unter bestimmten Voraussetzungen durchzuführen sei.

Zu gleichgelagerten Ergebnissen komme man nach der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofs auch bei der Abgrenzung zwischen Eisenbahn- und Naturschutzrecht (vgl. VfSlg 15.552/1999 [„Semmering-Basistunnel“]). Somit sei der für die Regelung der Umweltverträglichkeitsprüfung für Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken („Verkehrs-UVP“) einschlägige Art 10 Abs 1 Z 9 B-VG nicht als Exklusivkompetenz anzusehen, die die einschlägige naturschutzrechtliche Zuständigkeit des Landesgesetzgebers und der Landesvollzugsbehörde ausschließe (Hinweis auf: *Madner,* Umweltverträglichkeitsprüfung, in: *Holoubek/Potacs* [Hrsg.], Öffentliches Wirtschaftsrecht[4] [2019], S. 1223, Fn. 62).

Auch würde die MIV-Querung nicht als solche „bereits isoliert betrachtet“ der ausschließlichen Bundeskompetenz unterliegen. Die Eisenbahnkompetenz des Bundes entfalte – und zwar anders als in Angelegenheiten des Baurechts – keine Exklusivwirkung im Hinblick auf Aspekte des Natur- und Landschaftsschutzes (Hinweis auf die Entscheidung VfGH 03.10.2023, E 977/2022).

Es sei unrichtig, dass in einem naturschutzbehördlichen Bewilligungsverfahren stets nur das eingereichte Projekt und keine Ausführungsvarianten dazu zu beurteilen seien. In diesem Zusammenhang verkenne die Behörde 2 die in der FFH-RL vorgesehene Aufgabe des Mitgliedstaates zur Prüfung und Feststellung einer allfälligen „anderweitigen zufriedenstellende Lösung“ gemäß Art 16 Abs 1 FFH-RL. Dem stehe die auf Bundesebene erfolgte Trassenentscheidung nicht entgegen, weil diese Trassenentscheidung den Voraussetzungen nach Art 16 Abs 1 FFH-RL nicht entspricht. Es ist keine bundesrechtliche Bestimmung ersichtlich, die im Hinblick auf diese Trassenentscheidung zur Anwendung der Art 12 und 16 FFH-RL bzw. der diesbezüglichen Umsetzungsbestimmungen im Wr NSchG verpflichten.

Auch wenn man davon ausgehe, dass im bundesrechtlichen teilkonzentrierten UVP-Genehmigungsverfahren eine Grobprüfung der Einhaltung natur- bzw. artenschutzrechtlicher Regelungen durchgeführt worden wäre, hieße dies nicht, dass für eine – durch die Landesbehörde durchzuführende – Detailprüfung der Einhaltung natur- bzw. artenschutzrechtlicher kein Raum bliebe. Dementsprechend seien Standort- und Ausführungsalternativen (sowie sonstige Alternativen) sehr wohl – auch bei kompetenzkonformer Auslegung der in Rede stehenden Genehmigungsbestimmungen – grundsätzlich Gegenstand einer durch die Landesbehörde durchzuführenden Alternativenprüfung auf Grundlage des Wr NschG.

Wie oben sowie unter Punkt 1.2 dieser Stellungnahme ausgeführt, sind in diesem Zusammenhang die in der bundesrechtlichen Trassenentscheidung zum Ausdruck kommenden Interessen aufgrund des bundesstaatlichen Berücksichtigungsgebots bzw. Torpedierungsverbots zu berücksichtigen bzw. dürften diese nicht negiert werden. Im Übrigen verneint die belangte Behörde zu Unrecht die Anwendung der im Wr NSchG enthaltenen Bestimmung, wonach die Bewilligung erforderlichenfalls unter Vorschreibung von Bedingungen, Befristungen und Auflagen zu erteilen ist, um die Beeinträchtigung möglichst gering zu halten oder einen nötigen Ausgleich für die Beeinträchtigung zu schaffen.

1.3.22.2. Das Vorhaben bedinge auch durch die Veränderung der Nivelette und das Ziel, die beschrankten Bahnübergänge aufzulösen, im Vergleich zur Bestandstrasse umfangreiche Adaptionen der querenden Straßenzüge eine SUP. Die PW habe in den Projektunterlagen (Hinweis auf Dokument ON 2.2. der Projektunterlagen) Varianten der Trassierung – genauer der Nivellette und der Querungsoptionen – teilweise ungenau beschrieben – so ohne genaue Planungsparameter, unter Annahme teilweise ungünstiger Bauausführungen und nur mit kursorischer Information zu den Auswirkungen auf geschützte Güter angeführt und anschließend ohne Information zu den Beurteilungskriterien der Varianten verworfen.

Es sei jedoch bei Infrastrukturprojekten des hochrangigen öffentlichen Verkehrs, wie U-Bahnen, üblich und den Stand der Technik entsprechend, die möglichen Trassierungs- und Ausführungsvarianten auf ihre Verkehrswirksamkeit, Baukosten, Betriebskosten, Erhaltungskosten, Haltestellen, Lage und -Logistik, Adaptierung und Integration in die bestehende S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn und Busnetz, sowie die Auswirkungen auf die anderen Verkehrsarten Fuß, Rad und motorisierte Individualverkehr zu analysieren und sohin eine gesamtheitliche Reihung der Varianten zu bekommen. Bei Variantenuntersuchungen großer Infrastrukturprojekte sei es auch „außerhalb von UVP-Verfahren“ üblich, eine Umweltinventarisierung und Umweltuntersuchung für jede untersuchte Variante zu erstellen, um die Auswirkung jeder Variante in deren Errichtungsphase, Betriebsphase, Störfall und Betriebsende auf Mensch, Arbeitsumwelt, Sach- und Kulturgüter, Pflanzen und Tiere, Ökosysteme und Biotope, Landschaft, Boden, Luft, Wasser und Klima zu katalogisieren. Erst eine derart methodisch klar strukturierte und gewichtete Aufbereitung der Varianten ermögliche eine schlüssige und fundierte Entscheidung über die gemäß der FFH-RL und Wr NSchG vorzunehmende Interessensabwägung und auch allenfalls vorzuschreibende Bedingungen, Befristungen und Auflagen sowie Ausgleichsmaßnahmen.

1.3.22.3. Nach § 24 Abs 3 UVP-G 2000 habe die belangte Behörde 2 ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen, „in dem sie alle vom Land zu vollziehenden, für die

Ausführung des Vorhabens erforderlichen Genehmigungsbestimmungen, auch soweit sie in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde fallen, anzuwenden“ habe. Hiezu auch die Genehmigungs- bzw. Bewilligungsbestimmungen des Wr BSchG zählen. Diese würden eine grundsätzliche Bewilligungspflicht für das – grundsätzlich verboten – Entfernen von Bäumen vorsehen, wobei eine Bewilligung nach Maßgabe der darin genannten Vorschriften erteilt werden könne. Die Bewilligungspflicht entfalle nur dann, wenn „Bäume auf Grund Maßnahmen nach dem Kulturpflanzenschutzgesetz entfernt werden“ müssen. Die Nichtanwendung der Bestimmungen des Wr BSchG im vorliegenden Verfahren wäre dann geboten, wenn sich insbesondere aus dessen „kompetenz- bzw. verfassungskonform interpretierten“ §§ 1, 4 und 18, die unter anderem den Anwendungsbereich und die (Ausnahmen von der) baumschutzrechtliche Bewilligungspflicht regeln würde, Gegenteiliges ergeben würde.

Aus VfSlg. 14.534/1996 ergebe sich nichts, was dazu führen würde, dass aus § 18 Wr BSchG ein Entfall der Anwendung baumschutzrechtlicher Bestimmungen im konkreten Fall folgen würde. Diese – die nachträgliche Vorschreibung von Ersatzbepflanzungen nach § 14 Wr BSchG betreffende – Entscheidung sei zu einer mit der heutigen Rechtslage nicht vergleichbaren Rechtslage ergangen. Nach dem geltenden § 24 Abs 3 UVP-G 2000 seien von der belangten Behörde 2 – und nicht von der belangten Behörde 1 – alle vom Land zu vollziehenden Genehmigungsbestimmungen anzuwenden. Wie bereits unter Punkt 1.1.2. aufgezeigt, sei die Kompetenz des Bundes nach Art 10 Abs 1 Z 9 B-VG keine „Exklusivkompetenz“ in dem Sinne, dass der Landesgesetzgeber Eisenbahnanlagen nicht natur- und baumschutzrechtlichen Gesichtspunkten Regelungen, die vom Land zu vollziehen sind, unterwerfen dürfte (Hinweis auf VfSlg. 15.552/1999 sowie VwGH 27.07. 2007, 2003/10/0284). Dementsprechend könne die auf Grundlage des § 24 Abs 1 UVP-G 2000 erteilte „Bewilligung zur Umsetzung des Gesamtvorhabens durch die BMK „denkunmöglich“ „bereits auch die Bewilligung zum Entfernen der Bäume“ miteinschließen; ebenso ausgeschlossen sei eine solche Deutung im Hinblick auf die mit der „Gesamtgenehmigung“ erteilte eisenbahnbaubehördliche Bewilligung für Eisenbahnanlagen und begleitende Straßenzüge im Speziellen.

Unter Hinweis auf das Schrifttum (*Madner*, Anlagenrelevantes Umweltrecht – Naturschutzrecht, in *Holoubek/Potacs* [Hrsg.], aaO, 1358 mwH) führte die bP4 und Treffen, dass auch aus § 18 Wr BSchG sich nicht ergäbe, dass der Wiener Baumschutzgesetzgeber die Bewilligungspflicht für das Entfernen von Bäumen im Zusammenhang mit Eisenbahnanlagen gänzlich entfallen lassen wollte. In zahlreichen Landesgesetzen finden sich vergleichbare Bestimmungen, deren Deutung auch für die Auslegung des § 18 Wr BSchG sinngemäß übertragbar wären (Hinweis auf § 1 Abs. 3

Steiermärkisches Naturschutzgesetz). Es sei dem „Wiener Baumschutzgesetzgeber“ nicht verwehrt, Bewilligungspflichten für Eisenbahnanlagen zu schaffen. Dass dieser aufgrund des § 18 leg. cit. zum Ausdruck bringen wollte, dass für Eisenbahnanlagen ganz generell keine baumschutzrechtlichen Bewilligungspflichten bestehen sollen, sei nicht ersichtlich.

Es sei auch nicht erkennbar, aus welcher bundesgesetzlichen („eisenbahnrechtlichen“) Bestimmung sich ergeben solle, dass eine Baumfällung zur Realisierung des in Rede stehenden Eisenbahnvorhabens „zwingend erforderlich“ sei, welche zu einem Entfall der Bewilligungspflicht nach § 18 Wr BSchG führen würde.

Die von der belangten Behörde nicht erteilte Bewilligung könne auch nicht im Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht nachgeholt werden, weil dies die Sache des Beschwerdeverfahrens überschreiten würde (Hinweis auf VwGH 22.05.2019, Ro 2017/04/0025).

1.3.22.4. Die bP4 führte auch umfassend dazu aus, dass die Alternative „Überführung Tolstojgasse – Titlgasse“ anstatt der Errichtung der Unterführung Versorgungsheimstraße“, die im Bescheid 2 als „V2“ geführt werde, bloß oberflächlich und mangelhaft geprüft worden sei. Es sei insb. keine detaillierte Darstellung der Vor- und Nachteile der Alternativvariante „Überführung Tolstojgasse – Titlgasse“ anstatt der Errichtung der Unterführung Versorgungsheimstraße“ im Verhältnis zum eingereichten Projektvorhaben vorgenommen worden. Dies gelte auch für die anderen Alternativvarianten, insb. für die von der PW geprüfte Trassenvariante „H-T1“. Wäre die Detailprüfung jedoch vorgenommen worden, wäre man zu dem Ergebnis gelangt, dass vorhandene Alternativvarianten dem eingereichten Projektvorhaben vorzuziehen sind und daher das eingereichte Vorhaben nicht zu genehmigen sei.

Nach näherer technischer Beschreibung der Alternative „Überführung Tolstojgasse – Titlgasse anstatt der Errichtung der Unterführung Versorgungsheimstraße“ legte die bP4 dar, dass durch diese der Eingriff in geschützte und streng geschützte Tier- und Pflanzenarten auf den unmittelbaren Baubereich des Brückenbauwerks beiderseits der Böschung und den unmittelbaren Bereich der Errichtung der Spundwände bzw. Stützmauern beschränkt bliebe. Im Bereich des vor und nach der Brücke liegenden Übergangsbereichs zur Nivelette des Einreichprojekts könnten zur Böschungssicherung entweder Spundwände oder Stützmauern je nach abzusichernder Tiefe des Böschungseinschnitts ausgeführt werden. Die Bauausführung wäre ausdrücklich nicht in offener Bauweise durchzuführen. Insbesondere können – bis auf wenige Bäume im unmittelbaren Bereich des Brückenbauwerks – alle Bäume entlang der Böschung auf der gesamten Länge des Geländeeinschnitts bestehen bleiben.

Die bP4 schloss ihrer Stellungnahme auch eine privatsachverständige Äußerung hinsichtlich der technischen Machbarkeit, und dem Entsprechen der tatsächlichen baulichen Ausführung dem Stand der Technik, an.

Die bP4 legte auch näher dar, dass – entgegen der Sichtweise der PW – die Voraussetzungen für eine Konstruktion für den motorisierten Verkehr gegeben seien und ausreichend Platz für die sanfte Mobilität inkl. der Wahrung etwaiger zukünftiger Querungsbedürfnisse für den Öffentlichen Verkehr an dieser Stelle bestünden.

Falsch sei auch, dass durch die Variante „Überbrückung Tolstojgasse – Titlgasse“ anstatt der Errichtung der Unterführung Versorgungsheimstraße weniger Bäume gefällt werden müssten; so sei für die Bauabwicklung im Bereich Tolstojgasse bis Veitingergasse, in der keine Anpassung der Bestandsgradiente erfolge, an beiden Seiten der Verbindungsbahn die Entfernung von in Summe 52 Bäume mit einem Stammdurchmesser >40 cm geplant.

Auch wäre bei der vorgeschlagenen Variante – und entgegen der Sichtweise der PW – anfallende Menge an Aushubmaterial nur ein geringer Bruchteil der großen Menge an Aushubmaterial, welche bei Errichtung der Unterführung anfallen würde.

1.3.22.5. Die bP4 legte auch dar, dass die Anzahl der zu entfernenden Bäume – was sich aus eigenen Zählungen ergebe – unrichtig ermittelt worden sei. Die bP4 beantragte auch einen um die Anzahl der vorhandenen Bäume festzustellen und auch deshalb, weil aktuell weitere Baumfällungen noch vor der Entscheidung durch das BVwG zu befürchten seien.

Es seien auch viele Baumzeilen und tlw. Alleen von der Fällung (gemeint: im Zuge der Vorhabensverwirklichung) – für die gemäß § 18 Abs. 2 Z 8 Wr NSchG eine Bewilligung erforderlich sei – betroffen. Anders als die PW meine gehe es dabei um Bäume, die keine eingetretene Gefährdung des Eisenbahnbetriebes – und damit iSd § 45 EisbG beseitigt werden könnten – darstellen. Für die Entfernung dieser Bäume, die als Alleen oder Baumzeilen einzustufen sind, ist eine Bewilligung nach dem Wr NSchG erforderlich.

1.3.22.6. Es wären auch – angesichts von Ausführungen zur Auflassung bzw. Neugestaltung der Eisenbahnkreuzungen bzw. der Anpassungen von Querungen an den Stand der Technik – als „Resultat der mangelnden Prüfung der Alternativvarianten“ hinsichtlich des öffentlichen (gemeint: weitere) Ermittlungen zur Sicherheit und zur Einhaltung des Stands der Technik erforderlich. Außerdem seien Fragen der Luftzufuhr und der für das Areal der Verbindungsbahn wichtige Kühleffekt von der PW nicht berücksichtigt worden.

Das Vorhaben erfüllte auch entgegen der Sichtweise der PW das Vorhaben in seiner derzeitigen Ausgestaltung die Zielsetzung des STEP 2025 nicht. Denn zum Ziel, den motorisierten Verkehr auf 20 % zurückzudrängen – und das müsse auch für Hietzing gelten – trage das Projekt offensichtlich nichts bei, weil die Verteilung zwischen Umweltverbund und MIV sich aufgrund des Projekts lediglich um 0,1 % verbessere. Dies könne nicht als signifikant eingestuft werden; durch den kleinräumigen Modellausschnitt komme es bei der Modellberechnung insb. zu einer Verlagerung innerhalb des „Umweltverbunds“, aber nicht zu einer relevanten und gemäß den Zielsetzungen des STEP 2025 notwendigen Reduktion der MIV-Wege - konkrete Zahlen zu den Auswirkungen auf die „gesamtstädtische Mobilität“ und den, die Stadtgrenze überschreitenden Verkehr würden fehlen (idZ legte die bP4 auch eine Äußerung eines wissenschaftlichen Mitarbeiters der Technischen Universität Wien [als „Senior Scientist“] bei). Es gäbe auch keine überregionalen Untersuchungen, wonach zu einer Reduktion des Individualverkehrs von 28 auf 20% komme.

1.3.22.7. Als alternative Ausführungsvariante führte die bP4 auch noch ins Treffen, dass Lärmschutzwände nicht erforderlich seien. „Moderne Schnellbahnzüge“ seien viel leiser sind als die bisherigen Züge und würden, sukzessive, ausgewechselt werden.

1.3.22.8. Unter Hinweis auf § 4 Abs. 2 Z 3 Wr NSchG legte die bP4 auch noch Gründe dar, warum es zu einer Beeinträchtigung der „Lebensqualität“ und „Erholungswirkung“ komme.

1.3.22.9. Die bP4 schloss der Stellungnahme auch ein Dokument (als – gemeint wohl – Beilage ./11) mit kurzen Ausführungen von Personen, welche die bP4 offensichtlich für damit privatsachverständig untermauert hielt und führte ins Treffen, dass diese Personen an den Ausführungen betreffend die Alternative Überbrückung Tolstojgasse - Titlgasse mitgewirkt hätten.

1.3.23. Am 15.11.2023 brachte die PW einen Änderungsantrag (bzw. eine Änderung von Antrag 1 und Antrag 2) samt geänderten Projektunterlagen ein und begründete insbesondere, warum dieser Antrag im Lichte des § 13 Abs. 8 AVG auch im Beschwerdeverfahren, das gegenständlich auch ein Mehrparteienverfahren sei, zulässig sei. Die Antragsmodifikation solle der Umsetzung von Ergebnissen des – zwischenzeitig durchgeführten – Gestaltungswettbewerbs dienen (Akten des BVwG: Aktenzl. 2255812-1, OZen 70 und 71).

1.3.24. Mit Anordnung vom 28.11.2023 erklärte das BVwG die Verbindung der zur Aktenzl. W270 2255812-1, zur Aktenzl. W270 2265873-1 sowie zur Aktenzl. W270 2268719-1 protokollierten Beschwerden 1 bis 13 zur gemeinsamen Verhandlung und Entscheidung. Es

hielt den Parteien die Antragsänderungen (oben II.1.3.17.) zum Gehör vor und setzte unter Bezugnahme auf § 40 Abs. 5 UVP-G 2000 eine Frist von vier Wochen für allfällige Äußerungen dazu. Ebenso räumte das BVwG den Parteien eine Frist ein, sich zur beabsichtigten Heranziehung mehrerer Personen als Sachverständige zu äußern (Akten des BVwG: Aktenzl. 2255812-1, OZ 72).

1.3.25. In der Folge äußerten sich die bP2 und die bP3, die bP4, die bP6, die bP8 und die bP10 zur beabsichtigten Sachverständigenbestellung (Akten des BVwG: Aktenzl. 2255812-1, OZen 75 bis 79 und 82):

1.3.25.1. Die bP6 begehrte auch eine längere Frist zur Äußerung. Die bP8 monierte, dass die gesetzte Frist angesichts des Bedarfs umfangreicher fachlicher und rechtlicher Prüfungen – darunter, ob die Änderungen aufgrund ihrer Funktion, Beschaffenheit und Wirkung als formell unzulässige Wesensänderung zu qualifizieren sein könnten, sondern auch, wie sich die Änderungen für die Beurteilung sämtlicher beschwerderelevanter Fachbereiche fachlich und im Hinblick auf die Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit des (modifizierten) Gesamtvorhabens rechtlich auswirken – unangemessen kurz wäre. Sie wies auch auf die Weihnachtsfeiertage hin.

1.3.25.2. Die bP2 und die bP3 machten geltend, dass die Antragsänderungen – weil nicht geringfügig – unzulässig seien.

1.3.25.3. Die bP8 führte aus, dass die in der Änderung vorgesehenen Photovoltaikanlagen Immissionen verursacht würden, sodass jedenfalls diese Änderung ausgeschlossen sei; es gebe eine neue Gefährdung von subjektiven Rechten und bisherige Parteien würden anders betroffen. Die Antragsänderung selber auch unzulässig, weil sich durch den Wegfall des entlang der Hochlage südlich der Hietzinger Hauptstraße geplanten Auto-Parkstreifen wahrscheinlich auch der Verkehr verlagern bzw. sich die Verkehrssituation verändern werde. Die bP8 machte auch geltend, dass die PW die angestrebte Taktverdichtung auf 15 Minuten – es müssten erst Fuhrpark und Personal aufgebaut werden – nicht im Griff habe (wobei sie auf „Berichte in den Medien“ verwies.

1.3.26. In einer vom 27.12.2023 datierenden Stellungnahme (Akten des BVwG: Aktenzl. 2255812-1, OZ 83) rügte die bP4 zunächst die eingeräumte Äußerungsfrist und nahm auch zu den Änderungen Stellung:

1.3.26.1. Diese seien unzulässig, weil die zumindest teilweise Herbeiführung zusätzlicher oder neuer Gefährdungen oder sonstiger relevante Beeinträchtigungen im Lichte der beschwerderelevanten Schutzgüter und damit eine Beurteilung als *„aliud“* nicht

auszuschließen sei. Insb. bleibe der Grad der Darlegung der Wirkungen der vorhabensmodifizierenden Maßnahmen weitestgehend abstrakt und unspezifiziert.

1.3.26.2. Unabhängig von der Frage der Zulässigkeit und unter ausdrücklicher Aufrechterhaltung ihrer bisherigen Einwände führte die bP4 zu den Änderungen im Einzelnen zusammengefasst Folgendes aus: Der Verzicht auf bahnseitige Auto-Parkstreifen bzw. die Begrünung und Ausstattung einzelner Dachflächen mit Photovoltaik-Modulen stelle eine geringfügige und unspezifische Änderungen dar und könnten keine Genehmigungsfähigkeit in Hinblick auf „baumbezogene Schutzgüter“ bzw. das Schutzgut „Luft und Klima“ und andere relevante Schutzgüter nach sich ziehen. Symbolische Maßnahmen wie die Errichtung von Holz-Technikgebäuden bzw. „Stiegeneinhausungen mit Holz Dachkonstruktionen“ vermöchten dem maximierten Ressourcenverbrauch an verbautem Beton sowie Flächenversiegelung nicht wirksam entgegenzutreten, auch ein „Begrünungsvorhang“ sei als rein symbolisch zu bewerten und habe keinerlei positive Auswirkungen auf die Gleichwertigkeit der Querungen. Eine unspezifisch beantragte „vertikale Begrünung“ in einem Fünftel des Projektgebiets vermöge keine wesentliche Verbesserung (oder gar Genehmigungsfähigkeit) des Vorhabens im Hinblick auf (ua.) das Schutzgut „Luft und Klima“ zu bewirken, Begrünungen in unterirdischen Unterführungen seien denkunmöglich. Auch bei den übrigen Änderungen, insbesondere der Errichtung einer Polizeistation und der Situierung eines/r Nahversorger:in im südlichen Bereich der Brückenkette, sei nicht zu sehen, dass sie in irgendeiner Weise relevante Verbesserungen des Vorhabens, geschweige denn zur Genehmigungsfähigkeit der Vorhaben führen könnten. Weiters monierte die bP4 – unter Verweis auf die zum „integralen Bestandteil dieses Schriftsatzes“ erklärten Beilagen – die Unvollständigkeit des Gestaltungswettbewerbs und dadurch auch der vorliegenden, darauf zurückgehenden Modifikationen.

1.3.26.3. Weiters führte die bP4 umfassend zur „fehlenden Genehmigungsfähigkeit“ des Vorhabens im „bundesrechtlichen Verfahren“ im Besonderen“ aus:

Zunächst erhob die bP4 die Ausführungen ihres Schriftsatzes vom 23.10.2023 betreffend den Bescheid der belangten Behörde 2 hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens auf die ökologischen Schutzgüter und der damit verbundenen Auswirkungen auf andere Schutzgüter ausdrücklich auch zu ihrem Vorbringen im Beschwerdeverfahren betreffend den Bescheid der belangten Behörde 1. Die rechtliche Bedeutung dieser Ausführungen für das bundesrechtliche Verfahren folge aus den UVP-spezifischen Genehmigungsbestimmungen der § 24f Abs. 1 Z 1 und Z 2 und Abs. 4 UVP-G 2000 und dem „bundesstaatlichen Berücksichtigungsgebot“. Dem zusätzlichen bzw. konkretisierenden Vorbringen stünden die durch das BVwG in den

landes- und bundesrechtlichen Verfahren jeweils auf § 40 Abs. 5 UVP-G 2000 gestützten Fristen zur Erstattung von Stellungnahmen zur Konkretisierung der Beschwerden nicht entgegen und befänden sich die Ausführungen innerhalb der Beschwerdegründe.

1.3.26.3. Die bP4 legte im Einzelnen dar, inwiefern sich ihrer Ansicht nach aus einer mangelhaften Alternativenprüfung eine mangelnde Genehmigungsfähigkeit ergebe, insbesondere, warum – ua. mit Blick auf die erforderlichen Rodungen und die Menge an Aushubmaterial – die „Überführung Tolstojgasse – Titlgasse“ anstatt der Errichtung der „Unterführung Versorgungsheimstraße“ einen wesentlich geringeren Eingriff in die (auch für das bundesrechtliche Verfahren maßgeblichen) Schutzgüter darstellen würde. Ähnliche Nachweise könnten auch für die „Stranzenbergbrücke“ geführt werden. Aufgrund der mangelnden Alternativenprüfung fehle es auch an fachlichen Grundlagen im Hinblick auf die vorhabensgegenständlichen EKen. Die bP4 beantragte daher ein Gutachten aus den relevanten Fachbereichen zur Beurteilung der Durchführbarkeit der Alternative „Überführung Tolstojgasse-Titlgasse“ anstatt der Errichtung der „Unterführung Versorgungsheimstraße“ und der Trassenalternative „H-T1“ sowie des damit verbundenen Eingriffs in die maßgeblichen Schutzgüter einzuholen und einen Lokalaugenschein auch im Beisein der bP4 durchzuführen.

1.3.26.4. Außerdem sei der Kühleffekt von der PW zu keinem Zeitpunkt berücksichtigt worden, weshalb eine entsprechende Prüfung im Beschwerdeverfahren nachzuholen sein werde. Im Hinblick auf die Interessenabwägung habe die Errichtung neuer Stationen und die Erhöhung der Taktung zwar das Potential, die Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs zu verändern, allerdings erfüllt das Vorhaben in seiner derzeitigen Ausgestaltung die von der PW ins Treffen geführten Zielsetzungen nicht. Die Verlagerung vom MIV zum Umweltverbund betrage lediglich „0,1 % Prozentpunkte“, konkrete Zahlen zu den gesamtstädtischen bzw. überregionalen Auswirkungen würden fehlen. Bezüglich der Notwendigkeit von Lärmschutzwänden argumentiere die PW inkonsistent; aus ihrem bisherigen Vorbringen ließe kein Erfordernis einer Lärmschutzwand ableiten, wobei auch das öffentliche Interesse am Unterbleiben der Lärmschutzwand in die Entscheidungsfindung einzubeziehen sei. Weiters bewirke das Vorhaben eine massive Beeinträchtigung der Lebensqualität und der Erholungswirkung. Zur „Unterführung Waldvogelstraße – Versorgungsheimstraße“ sei auch angemerkt, dass die belangte Behörde es verabsäumt habe, Lärmschutzeinrichtungen bzw. lärmschutzreduzierende Maßnahmen für die Unterführung vorzuschreiben.

1.3.26.5. Auch jenes Vorbringen, welches im Beschwerdeschriftsatz gegen den Bescheid der belangten Behörde 1 erstattet und in der Stellungnahme vom 31.05.2023 konkretisiert wurde, hielt die bP4 ausdrücklich aufrecht.

1.3.26.6. Darüber hinaus machte die bP4 Ermittlungsmängel in „verkehrstechnischer bzw. verkehrsbezogener Hinsicht“ – unter Hinweis auf die „enge Verzahnung“ zwischen der Errichtung des Vorhabens und „verschiedenen Straßen“ und die Änderungen der Verkehrsflüsse, etwa betreffend die „verkehrstechnisch und hinsichtlich Baumfällung und Versiegelung ungünstige“ Autounterführung Versorgungsheimstrasse / Waldvogelstrasse – geltend. Sie beantragte ein Gutachten aus dem Fachbereich Verkehrstechnik bzw. Verkehr zur Beurteilung des Vorhabens und der maßgeblichen Varianten bzw. Alternativen sowie des damit verbundenen Eingriffs in die maßgeblichen Schutzgüter und äußerte sich auch zur Vorhabensabgrenzung und zur „Beteiligung“ der Stadt Wien.

1.3.27. Mit am 02.01.2024 beim BVwG eingelangter Eingabe nahm die bP6 zu den Änderungen des verfahrenseinleitenden Antrags Stellung. Darin führte sie zu Baumentfernungen wie auch der Bodenversiegelung aus (Akten des BVwG: Aktenzl. 2255812-1, OZ 84).

1.3.28. Mit Anordnung und Beschluss vom 24.01.2024 zog das BVwG Sachverständige wie folgt seinem Verfahren bei bzw. für dieses heran: Ing. Wilhelm LAMPEL als Sachverständigen für das Fachgebiet „Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Licht/Blendung/Beschattung“ (dieser im Folgenden: **SV1**), wobei Letzterer zunächst als dem BVwG gemäß § 40 UVP-G 2000 zur Verfügung stehender Sachverständiger beigezogen und zu einem späteren Zeitpunkt – nach dessen Ausscheiden aus dem Dienstverhältnis zum Bund – zum (sodann nichtamtlichen) Sachverständigen bestellt wurde, Dr. Michael JUNGWIRTH für das Fachgebiet „Humanmedizin“ (Umweltmedizin) (dieser im Folgenden: **SV2**), Ing. Werner TALASCH für das Fachgebiet „Lärm und Erschütterungen“ (Schall- und Erschütterungstechnik) (dieser im Folgenden: **SV3**), Mag. Klaus MAYER, MA, für das Fachgebiet „Luft“ (Luftreinhaltung) (dieser im Folgenden: **SV4**), die Bundesanstalt für Geologie, Geophysik, Klimatologie und Meteorologie („GeoSphere Austria“) für das Fachgebiet „Klima“ (diese im Folgenden: **SV5**), Univ. Prof. i.R. DI Dr. techn. Norbert OSTERMANN für das Fachgebiet „Eisenbahnwesen“ (dieser im Folgenden: **SV6**), Hon. Prof. DI Dr. Lothar MARTAK für das Fachgebiet „Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser“ (dieser im Folgenden: **SV7**), DI Dr. Kurt SCHIPPINGER für das Fachgebiet „Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität“ (dieser im Folgenden: **SV8**), die REVITAL Integrative Naturraumplanung GmbH für die Fachgebiete „Sach- und Kulturgüter“, „Landschaft“, „Biologische Vielfalt“ und „Naturschutz“ (diese im Folgenden: **SV9**) sowie die – zunächst nur betreffend die Behandlung der Beschwerden 1 bis 10 und nunmehr auch betreffend die Behandlung der Beschwerde 11 bis 13 – Kordina und Riedmann ZT GmbH als koordinierende Sachverständige (Akten des BVwG: Aktenzl. 2255812-1, OZ 87).

1.3.29. Mit Anordnung vom 25.01.2024 verständigte das BVwG die Parteien von der Anberaumung einer mündlichen Verhandlung am 14. und 15.02.2024, und informierte zum Gegenstand und Zweck der Verhandlung wie auch zum Neuerungsverbot. Die zuvor erwähnten Äußerungen zu den Antragsänderungen übermittelte das BVwG den jeweils anderen Parteien und Setzung einer Äußerungsfrist unter Bezugnahme auf § 40 Abs. 5 UVP-G 2000 (Akten des BVwG: Aktenzl. 2255812-1, OZ 89).

1.3.30. Mit vom 08.02.2024 datierender Eingabe (Akten des BVwG: Aktenzl. 2255812-1, OZ 102) äußerte sich die PW zu den Umweltwirkungen der Änderungen der Anträge 1 und 2 sowie diesbezügliche Vorbringen in Äußerungen beschwerdeführende Parteien und führte dazu aus:

1.3.30.1. Die PW legte näher dar, dass die Auswirkungen auf die Umwelt betreffend Lärm und Umgebungsluft durch die geänderten Maßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung sich in „irrelevanten Größenordnungen“ abspielen würden. Auch durch die geplanten Fotovoltaik-Anlagen käme es – wozu die PW auch nähere Tatsache erbrachte – zu keiner relevanten Belästigung und Gefährdung.

Die PW führte auch aus, dass jede einzelne Umsetzungsmaßnahme des Ideenwettbewerbs entweder gar keine Auswirkung auf die Schutzgüter des UVP-G 2000 oder sogar zur Aufwertung und Verbesserung des Vorhabens beitrage. Abgesehen davon würden weder andere Parteien als bisher noch bisherige Verfahrensparteien anders als bisher berührt. Durch die beantragten Änderungen gäbe es keine neuen Gefährdungen von subjektiven Rechten. Es könne ausgeschlossen werden, dass neue Parteien oder bisherige Parteien durch die gegenständliche Änderung anders betroffen sein würden. Ob sich eine Änderung im Beschwerdeverfahren im Rahmen der „Sache“ des behördlichen Verfahrens bewege, sei letztlich eine Rechts- und Wertungsfrage, die im Wege eines Vergleichs der jeweiligen Vorhaben zu beurteilen sei: Auch geringfügige Änderungen, die zwar oberhalb von irrelevanten, aber unterhalb von wesentlichen Eingriffen liegen würden, blieben im Rahmen der Sache des Bescheides, sofern keine neuen Parteien betroffen seien. Selbst wenn aber mit neuen Betroffenen zu rechnen wäre, so kann ebenfalls nicht automatisch von einem „aliud“ und damit einer unzulässigen Änderung ausgegangen werden. IS des integrativen Ansatzes des UVP-G 2000 wird eine Steigerung der Anzahl der Betroffenen zu dulden sein, wobei die Grenze iS eines beweglichen Systems festzulegen ist (Hinweis auf das Schrifttum: *Altenburger* in *Altenburger* [Hrsg.], Kommentar zum Umweltrecht[2], Bd. I [2019], § 5 UVP-G Rnrn. 23 ff mwN.). Im Mehrparteienverfahren dürfe die Änderung keine zusätzlichen subjektiven Rechte

mitbeteiligter Parteien berühren und darüber hinaus auch bisher geltend gemachte Rechte nicht anders tangieren (Hinweis auf VwGH 18.08.2017, Ro 2015/04/0006).

1.3.30.2. Hinsichtlich der von beschwerdeführenden Parteien monierten Befangenheit von Sachverständigen legte die PW dar, dass die erneute Beiziehung bestimmter SV im Rechtmittelverfahren nicht gegen § 53 iVm § 7 Abs. 1 Z 4 AVG verstoße, und trat den Argumenten betreffend eine Befangenheit im Einzelnen entgegen. Die Beiziehung von nichtamtlichen SV sei uneingeschränkt zulässig und von Kostenfolgen könne allenfalls nur die PW betroffen sein.

1.3.30.3. In Zusammenhang mit den Argumenten beschwerdeführender Parteien gegen die Durchführbarkeit einer Taktverdichtung hielt die PW fest, dass die Wirtschaftlichkeit oder Notwendigkeit eines Vorhabens nicht als „Umweltschutzvorschrift“ geltend gemacht werden könnten (Hinweis idZ auf: VwGH 24.08.2011, 2010/06/0002). Auch der Einwand, dass sich die Stadt Wien vertraglich verpflichtet habe, das Vorhaben zu unterstützen und daher die Interessen der Bezirke nicht in ausreichendem Maße vertreten könne, sei – mangels Vorliegens subjektiv-öffentlicher Rechte bzw. einer Umweltvorschrift – unbeachtlich.

1.3.30.4. Die PW trat auch sonstigen Ausführungen von beschwerdeführenden Parteien entgegen, wonach die Angaben zu den Baumpflanzungen nicht konkret oder die Auswirkungen auf die CO_2-Bilanz durch die Photovoltaik nicht wesentlich positiv seien.

1.3.30.5. Die PW führte auch zum Gestaltungswettbewerb und – unter Hinweis auf die verwendeten Auslobungsunterlage – dessen Vollständigkeit aus und idZ zur Bindung des Verfahrens an das zur Genehmigung eingereichte Vorhaben. Wesentliche Anknüpfungspunkte für Rad- und Fußwege im Rahmen des Wettbewerbs, die außerhalb des eingereichten Projekts liegen, seien nicht zu erfassen gewesen, da es sich um Teilbereiche handle, die nicht Verfahrensgegenstand seien. Auch die lägen die von der bP4 ins Treffen geführten verkehrstechnischen Ermittlungsmängel und unklare Vorhabensabgrenzung nicht vor; der Verfahrensgegenstand werde durch ihren Antrag definiert.

Sämtliche umweltrelevanten Vor- und Nachteile aller geprüften Trassenvarianten wurden, entgegen der Ansicht der bP4 nachvollziehbar, präzise und vollständig dargestellt worden. Zudem sei in den Einreichunterlagen zur UVE die „Umweltverträglichkeit“ des Vorhabens umfassend nachgewiesen worden.

1.3.30.6. Gegen die Vorbringen der beschwerdeführenden Parteien betreffend eine SUP führte die PW ins Treffen: Das gegenständliche Vorhaben werde auf einer bereits 1989 zur Hochleistungsstrecke verordneten Bahnlinie realisiert und betreffe keinen

Verordnungsentwurf zur Erklärung von weiteren geplanten oder bestehenden Eisenbahnhochleistungsstrecken gemäß § 1 HLG. Folglich handle es sich um keine „Netzveränderung“ iSd SP-V-G.

Eine Verpflichtung zur Durchführung einer SUP ergebe sich auch nicht bei unmittelbarer Anwendung der SUP-RL: Von einem Plan oder Programm iS des Art. 2 lit. a der SUP-Richtlinie könne nur ausgegangen werden, wenn es sich dabei um einen Rechtsakt handle, der die Grundlage für die Durchführung zumindest eines weiteren auf diesem Rechtsakt aufbauenden Vorhabens bilde. Bei einem konkreten Vorhaben hingegen, das auf Grund der UVP-Richtlinie einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen sei, und das keinen Rechtsakt zur Durchführung für weitere darauf aufbauende Vorhaben bildet, handle es sich um keinen Plan und kein Programm (Hinweis auf VwGH 19.12.2013, 2011/03/0160).

Nach der SUP-RL bestehe eine SUP-Pflicht grundsätzlich nur für Pläne und Programme, deren erster förmlicher Vorbereitungsakt nach dem 21.07.2004 erstellt worden sei. Das gegenständliche Vorhaben sei, wie oben dargelegt, bereits mit der 2. HL-VO definiert worden. Das SP-V-Gesetz, welches basierend auf der SUP-RL am 12.08.2005 und somit Jahre nach der Integration des Vorhabens in die Hochleistungsstrecke Raum Wien – St. Pölten in Kraft getreten ist, habe folglich schon aufgrund des fehlenden zeitlichen Anwendungsbereichs keine Beachtung zu finden. Eine rückwirkende Anwendung auf bereits existente Planungsakte sei jedoch weder in der SUP-Richtlinie noch in deren nationalen Umsetzungsnormen vorgesehen.

1.3.30.7. Betreffend die „Überführung Tolstojgasse – Titlgasse anstatt der Errichtung der Unterführung Versorgungsheimstraße“ führte die PW aus, dass bei der Vorhabenskonzeption den besonderen Immissionsschutzvorschriften folgend (gemeint also: der SchIV), die Einhaltung der Grenzwerte primär durch bahnseitige (quellnahe) Maßnahmen sicherzustellen, projektgemäß nachgekommen worden sei. Die Planungsparameter zum Bahnaufkommen (Zugart, Zuganzahl, Zuglänge) und zu den maßgeblichen Geschwindigkeiten seien ebenso wie die künftige Gleislage und die damit verbundene – in Teilbereichen geänderte – Schallausbreitungssituation in den Berechnungen berücksichtigt worden. Hinsichtlich der Dimensionierung und Wirkung der Lärmschutzwände – einschließlich der technischen Erfordernisse – äußerte sich die PW auch näher. Aus naturschutzfachlichen Gründen bestehe neben dem Humanschutz ein besonderes Interesse an der Errichtung durchgehender Lärmschutzwände, um bodengebundene Organismen daran zu hindern, in den Gleisbereich zu gelangen.

Die PW führte auch näher zur Anzahl der betroffenen Bäume hinsichtlich der Maßnahmen „Verkehrsführung Waldvogelstraße“ aus. So würden die Bäume im Manipulationsbereich für

den Umbau der Bahnanlage (also in der Bauphase für die Bahn) stocken. Darüber hinaus bedinge die Auflassung der Eisenbahnkreuzung sowohl die Änderung des Niveaus der Bahn als auch der Straße. Daher gingen die Baumbeanspruchungen eindeutig zu Lasten des Bahnprojekts. Gemäß Wr BSchG sei ein Baum an der Wurzelverzweigung zu werten.

Generell sei das Wr BSchG auf Bahnanlagen, deren Bewilligung durch das Eisenbahngesetz geregelt wird, nicht anzuwenden; aufgrund des Auftrags der UVP-Behörde sei im Zuge der Einreichung von der PW ein Bericht, der sich mit der Beanspruchung von Bäumen durch das ggst. Vorhaben beschäftigt, erstellt und die Vorhabenswirkungen auf Solitärbäume in Anlehnung an das Wiener Baumschutzgesetz dargestellt worden, indem jene Bäume, welche theoretisch unter das Wr BSchG fallen würden (Stammumfang >40 cm, Artzugehörigkeit), erfasst worden seien, fallweise auch Bäume, deren Stammumfang <40 cm beträgt bzw. die Obst- oder Nussbäume sind. Mangels Anwendbarkeit des Wr BSchG auf in Kleingärten stockende Bäume seien diese nicht dargestellt.

1.3.30.8. Die Modal-Split-Zahlen würden sich ausschließlich auf den 13. Wiener Gemeindebezirk beziehen. Die Verbindungsbahn habe jedoch (positive) Auswirkungen, die sich über die Bezirksgrenzen hinwegstrecken würden. Zudem werde auf die Stellungnahme zu den Einwendungen aus der öffentlichen Auflage der ÖBB-Infrastruktur AG im Rahmen des UVP-Verfahrens vom 21.05.2021 verwiesen (Punkt E003-31).

1.3.30.9. Zu den Auswirkungen auf die Lebensqualität und Erholungsfunktion legte die PW dar, dass Erholungs- und Freizeitgebiete im Untersuchungsraum liegen würden und während der Bauphase und Betriebsphase berührt würden. In der Betriebsphase würde diese rekultiviert werden. Erholungsgebiete, die in der Betriebsphase als Ganzes beansprucht werden, würden im Bestand über keine Erholungsfunktion verfügen.

1.3.30.10. Der bP2 und bP3 käme keine Stellung als übergangene Parteien im Verfahren nach dem Wr NSchG, Zl. MA 22 – 1538382/21, zu. Die von diesen erhobenen Einwendungen seien seitens der belangten Behörde 2 berücksichtigt, im Ergebnis jedoch als unbeachtlich verworfen worden. Auch sei Ihnen der Bescheid der belangten Behörde 2 vom 08.11.2022 jedenfalls mit Ablauf von zwei Wochen nach der Kundmachung am 18.11.2022, sohin am 02.12.2022, wirksam zugestellt worden, weil die Zustellfiktion des § 24f Abs. 13 UVP-G 2000 auch gegenüber jenen Personen, die sich rechtzeitig am Verwaltungsverfahren beteiligt und in diesem Parteistellung erhalten haben, wirke. Die gegenteilige Ansicht widerspreche dem Gesetzeswortlaut (arg *auch*).

1.3.30.11. Betreffend das Vorbringen zum Thema Lärm verwies die PW auf die Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen aus der öffentlichen Auflage der Einreichunterlagen im Rahmen des UVP-Verfahrens vom 21.05.2021 (Beantwortung Schalltechnik zu den Einwendungen D001-13-1 bis D001-13-5 und Verweis auf E001-10 sowie Beantwortung Schalltechnik zu den Einwendungen D014-01, D014-3). Die Änderung der Freisetzungshöhe des Abriebs sei im Modell im UVE-Fachbeitrag Luft und Klima (Hinweis auf Dokument: ON 306.1) berücksichtigt worden und grundsätzlich von einer Verdünnung der Konzentration auszugehen. Bezüglich der behaupteten Nichtberücksichtigung des Kühlungseffekts verwies die PW darauf, dass Auskunftserteilung im Rahmen des UVP-Verfahrens bei der belangten Behörde 1 (Ergänzende Auskünfte im Verfahren von Mai 2021) und die darin enthaltene Simulationsberechnung des Kaltluftabflussverhaltens im Untersuchungsraum sowohl für die Bestandssituation als auch nach Umsetzung des Vorhabens. Die Wirkungen auf Tiere und deren Lebensräume seien im Fachbeitrag Biologische Vielfalt sowie Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume der UVP (Hinweis auf Dokument: 311.1) behandelt worden. Da bereits bei der Errichtung der Eisenbahnanlage der durch Organismen besiedelte (= belebte) Boden gänzlich entfernt und eine mit Gleisschotter bedeckte Tragschicht mit hohen kf-Werten (Durchlässigkeit) von 1,0 x 10-6 m/s geschaffen worden sei, wobei die weitere Bodenbildung durch regelmäßige Entfernung von Pionierpflanzen verhindert werde, werde der eigentliche Gleiskörper als versiegelter Borden gewertet.

1.3.30.12. Zur gerügten Lärmbelästigung durch Bautätigkeiten bzw. offensichtlich durchgeführten Bohrungen als Vorarbeiten führt die PW aus, es handle sich dabei um notwendige Vorarbeiten iSd EisbG, die UVP-freie Vormaßnahmen darstellen würden. Aus schalltechnischer Sicht sei anzumerken, dass es sich bei den im Schriftverkehr angeführten Immissionsgrenzwerten um jene, aus der bahnbedingten Vorbelastung abzuleitenden Grenzwerte der SchIV, gültig für die Betriebsphase, und nicht um die Grenzwerte für baulärmbedingten Immissionen nach der Regelung der BStLärmIV, handle.

1.3.30.13. Im Weiteren wies die PW darauf hin, dass die Vorbringen der beschwerdeführenden Parteien im Wesentlichen bereits mit Stellungnahmen vom 24.06.2022 und 07.03.2023 beantwortet worden seien. Zur Zuständigkeit der belangten Behörde bzw. des BVwG zur Anwendung baumschutzrechtlicher Genehmigungsbestimmungen führte die PW aus, dass die Anwendbarkeit des Wr BSchG auf den gegenständlichen Fall sowohl aus kompetenzrechtlicher Sicht (Hinweis auf VfGH 03.10.2023, E 977/2022-27; 04.10.2023, E 610/2022-19), als auch – unabhängig davon – auf Grund der gesetzlichen Vorgabe des – verfassungsrechtlich unbedenklichen (Hinweis auf VfSlg 14.534/1996) – § 18 Wr BSchG „ausscheide“. Die

Bewilligung zur Umsetzung des Gesamtvorhabens durch die belangte Behörde 1 habe bereits auch die Bewilligung zum Entfernen der Bäume miteingeschlossen.

1.3.30.14. Betreffend den Freiraumschutz sei ergänzend festzuhalten, dass nach der Rechtsprechung ein besonderer „Freiraumschutz“ nur dann zu gewährleisten sei, wenn keine besonderen Immissionsschutzvorschriften bestehen bzw. die anzuwendenden Immissionsschutzvorschriften einen Freiraumschutz ausdrücklich vorsehen würden. Gegenständlich stelle die BStLärmIV eine „besondere Immissionsschutzvorschrift“ dar und sei in Folge ihrer Anwendbarkeit kein Raum für einen „besonderen Freiraumschutz“ geblieben. In den von der bP9 ins Treffen geführten Entscheidungen des BVwG zur Wirkungslosigkeit passiver Schallschutzmaßnahmen sei die BStLärmIV nicht anwendbar gewesen.

1.3.31. Am 14. und 15.02.2024 führte das BVwG eine öffentliche mündliche Verhandlung durch (diese Tagsatzungen im Folgenden: **mV1**; die darüber aufgenommene Verhandlungsschrift im Folgenden: **VHS1**; Akten des BVwG: Aktenzl. 2255812-1, OZ 107).

Die mV1 diente va. einer allgemeinen rechtlichen Erörterung insb. dazu, ob zu bestimmten, in den Beschwerden ausgeführten Gründen, etwa zur Frage der Alternativenprüfung oder der Abgrenzung des Vorhabens von anderen Vorhaben (iSd § 2 Abs. 2 UVP-G 2000), bereits Rechtsprechung, insb. solche des EuGH oder des Verwaltungsgerichtshofs, ersichtlich ist. Rechtlich erörtert wurde auch die Vorschrift des § 20 EisbG; insb. dazu, ob es sich um eine zu prüfende Voraussetzung der Erteilung oder Versagung der begehrten Genehmigung im ggst. Verfahren oder eine so genannte „Umweltschutzvorschrift“ iSd UVP-G 2000 handelt. Ebenso eingegangen wurde auf die Frage, ob bzw. inwieweit das m zur Anwendung gelangen könnte. Weiters wurde die Frage der Abgrenzung des Vorhabens angesichts der zur Umsetzung des Gestaltungswettbewerbs vorgelegten Unterlagen, erörtert. Schließlich bot die mV1 den Sachverständigen (oben II.1.3.28.) die Möglichkeit, va. mit der PW abzuklären, welche zusätzliche Informationen noch für die Beantwortung der Aufträge des BVwG von der PW benötigt würden.

1.3.32. Mit Beschluss vom 15.03.2024 bestellte das BVwG die Nast Consulting Ziviltechniker GmbH für Verkehr-, Umwelt- und Raumplanung zur Sachverständigen für den Fachbereich „Verkehr“ (im Folgenden: **SV10**).

1.3.33. Mit Anordnung vom 15.03.2024 trug das BVwG der PW binnen einer Frist die Behebung von Mängeln durch eine Ergänzung der UVE wie auch sonstiger Projektunterlagen betreffend den Sachverhalt (bzw. zu den Ermittlungen des jeweiligen Sachverhalts) und mögliche Hochbauten durch die Änderungen der Anträge 1 und 2, die Auswirkungen auf die

Schutzgüter „Boden“ und „Wasser“ (hinsichtlich Versiegelung und Versickerung), zu den Wirkfaktoren Schall und Schwingung, zu den Auswirkungen auf das Schutzgut „Luft“ (bzw. die Luftreinhaltung) sowie zum zu erwarteten Verkehr auf der Eisenbahninfrastruktur auf. Mit Anordnung vom 26.03.2024 wurden der PW außerdem in ebensolcher Weise Abänderung der Projektunterlagen betreffend den Sachverhalt zu den Auswirkungen auf das Schutzgut Klima sowie das Schutzgut biologische Vielfalt aufgetragen (Akten des BVwG: Aktenzl. 2255812-1, OZen 115 und 119).

1.3.34. Mit Eingaben vom 12.04.2024 (Akten des BVwG: Aktenzl. 2255812-1, OZen 128 und 129, 136, 138 und 139) äußerte sich die PW:

1.3.34.1. Der Umfang des Antragsgegenstands werde nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs grundsätzlich durch den Antragsteller im Genehmigungsantrag definiert. In einem Projektgenehmigungsverfahren sei Gegenstand des Verfahrens die Beurteilung des in den Einreichplänen und sonstigen Projektunterlagen dargestellten Projekts (zu alldem Hinweis auf VwGH 29.11.2016, Ra 2016/06/0068; 30.06.2016, Ra 2016/07/0034 und 08.09.2021, Ra 2018/04/0191).

1.3.34.2. Als „Umsetzungsmaßnahmen“ der prämierten Projekte des Gestaltungswettbewerbs seien die Errichtung einer Polizeistation und die Situierung eines Nahversorgers unter der Brückenkette (gemeint bei der Hietzinger Hauptstraße) vorgesehen. Bei den avisierten Maßnahmen handelt es sich allerdings nur um „Kontextprojekte“, die nicht (Antrags-)Gegenstand des Verfahrens seien. Wie in den Änderungsunterlagen beschrieben, werde mit dem „hier antragsgegenständlichen“ Vorhaben durch die PW „lediglich“ die Möglichkeit für die nachfolgende Errichtung einer Polizeistation und die Situierung eines Nahversorgers durch „potentiell interessierte Akteur:innen“ geschaffen. Die Planung dieser Maßnahmen sei daher naturgemäß noch nicht derart fortgeschritten, um etwaige Auswirkungen erkennen oder gar berücksichtigen zu können. Nach der Rechtsprechung erfordere der „Beurteilungsgegenstand“ nur die Einbeziehung von solchen anderen Vorhaben, die entweder bereits genehmigt sind oder deren Verwirklichung konkret absehbar ist (Hinweis auf BVwG 02.03.2023, W270 2204219-1). Die Verwirklichung der Polizeistation und des Nahversorgers seien noch nicht „konkret absehbar“. Durch das Vorhaben werde lediglich die Möglichkeit für die nachfolgende Umsetzung geschaffen – man könne sohin im gegenständlichen Verfahren nicht dazu verhalten werden, derzeit noch unbekannte Auswirkungen eines nachträglich zu planenden und zu errichtenden „Fremdprojekts“ zu erheben und zu berücksichtigen; dies werde Gegenstand eines allfälligen „nachgeschalteten“ Genehmigungsverfahrens betreffend die näher bezeichneten „kontextuellen Maßnahmen“ nach den einschlägigen

Verwaltungsvorschriften und Sache des in diesem Verfahren auftretenden Genehmigungswerbers sein.

1.3.34.2. Unter Hinweis auf die Entscheidungen des Verfassungsgerichtshofs VfGH 03.10.2023, E 977/2022 und VfGH 04.10.2023, E 610/2022, brachte die PW zu Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG vor, dass die Umsetzung und der Betrieb des Vorhabens die Entfernung von Bäumen bedingen; dies zur Errichtung der Trasse selbst aber auch aus der erforderlichen Wiederherstellung von Verkehrsanlagen in geeigneter Weise, zu der das Eisenbahnunternehmen gemäß § 20 EisbG verpflichtet sei. Es sei somit ein enger Zusammenhang zwischen dem Vorhaben und der Entfernung von Bäumen gegeben. Die Entfernung von Bäumen sei eine Maßnahme, die ausschließlich der Herstellung der Eisenbahnanlage diene; folglich unterliege die aufgrund des gegenständlichen Eisenbahnbauvorhabens notwendige Entfernung von Bäumen der Bundeskompetenz nach Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG und es seien ausschließlich bundesrechtliche Bestimmungen einschlägig. Für die Anwendung des Wr BSchG verbleibe kein Raum – dessen Anwendung sei „ausgeschlossen“. Dass neben der Bundeskompetenz nach Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG kein Raum mehr für Landeskompetenzen bleibe, ergebe sich für die PW auch aus der Auslegung des Eisenbahn-Kompetenztatbestandes im Wege der Versteinerungstheorie. Bei Betrachtung des Versteinerungsmaterials zeige sich, dass diese Regelungen umfassend waren und sämtliche Aspekte umfassten (Hinweis auf *Mayer*, Die Kompetenzen des Bundes zur Regelung des Eisenbahnwesens, ÖJZ 1996, S. 292). Eine Relevanz landesgesetzlicher Bestimmungen, insbesondere den Natur- und Baumschutz betreffend, bestehe im Zusammenhang mit dem Bau von Eisenbahnen nicht; jene Aspekte mitzuberücksichtigen sei Aufgabe der Eisenbahnbehörde bei der Genehmigung des Baues von Eisenbahnanlagen nach den eisenbahnrechtlichen Vorschriften.

1.3.34.3. Die PW legte auch eine Reihe von zusätzlichen sowie gegenüber dem der Bescheide 1 und 2 zugrunde liegenden Operat modifizierten Projektunterlagen betreffend die UVE (konkret: zu den Auswirkungen auf das Schutzgut „Biologische Vielfalt“) wie auch zu den Maßnahmen des Vorhabens hinsichtlich der landschaftspflegerischen Begleitplanung (sohin betreffend va. die ONen 311 und 486) vor (dieses Konvolut bzw. diese Modifikation der Anträge 1 und 2 im Folgenden: **Vorhabensänderung 1**). Sie erstattete weiters – in der Folge hinsichtlich der Flächenangaben noch korrigiertes – Vorbringen („Vertiefende Information“) zum Mängelbehebungsauftrag.

1.3.34.4. Mit einer weiteren mit 15.05.2024 datierenden Eingabe legte die PW weitere modifizierende Projektunterlagen betreffend die Beschreibung des Vorhabens bzw. des Sachverhalts hinsichtlich der „Streckenplanung“ (worin unter Abschnitt 1.4 insb. die

Änderungen der Anträge 1 und 2 durch die Errichtung von Photovoltaikanlagen auf Bahnsteigdächern, die Schaffung von Technikgebäuden aus Holz, die Vordachbegrünung der „Haltestelle Hietzinger Hauptstraße“, die Begrünung der Rampe Geh- und Radweg Versorgungsheimstraße und die Verdichtung der landschaftspflegerischen Begleitplanung sowie der Entfall von Parkplätzen entlang der Spohrstraße zusammenfassend beschrieben und auf die jeweilige detaillierte Beschreibung in weiteren modifizierten Projektunterlagen verwiesen wurde), der „SFE-Planung“, des „Konstruktiven Ingenieurbaus“ (betreffend die Unterführung Versorgungsheimstraße), der Hochbauplanung (darunter insb. zur Ausführung der geplanten Haltestellen „Hietzinger Hauptstraße“, „Speising“ und „Stanzenbergbrücke“, der Straßenplanung, der „landschaftspflegerischen Begleitplanung“ sowie zum Arbeitnehmerschutz vor (dieses Paket an geänderten Projektunterlagen – dies betreffend va. die ONen 411, 425, 454, 480, 481, 486 und 487 – im Folgenden: **Vorhabensänderung 2**). Sie schloss der Vorlage auch ein angepasstes § 31a-Gutachten (Fassung: 2. Ergänzung) an.

1.3.35. Die SV1, SV4, SV5, SV6 und SV7 erstatteten in einem mit 27.05.2025 datierenden Dokument (im Folgenden: **SV-Gutachten 1**) Ausführungen zu bestimmten ihnen vom BVwG gestellten Fragen betreffend die Bereiche „Elektrotechnik und Licht / Blendung“, „Luft“, „Klima“, „Eisenbahnwesen“ sowie „Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser“ (Akten des BVwG: Aktenzl. 2255812-1, OZ 141).

Dabei hatte das BVwG die Sachverständigen nach einer entsprechenden Anleitung insb. dazu befragt, ob, auch nach Auseinandersetzung mit den sachverhaltsbezogenen Vorbringen in den Beschwerden und – so rechtzeitig erstattet – Beschwerdeergänzungen, so das jeweilige Fachgebiet und den jeweiligen zu bearbeitenden Sachverhaltskomplex betreffend, und auch unter Berücksichtigung der Vorhabensänderungen, die Ermittlungsergebnisse der Verfahren vor den belangten Behörden 1 und 2 aufrecht werden können oder allenfalls abzuändern oder zu ergänzen wären. Ebenso fragte das erkennende Gericht die Sachverständigen, ob, auch nach spezifischen Anleitungen dazu, auch nach Prüfung der Beschwerden, die – auch bereits in den Bescheiden vorgeschriebenen – Maßnahme abzuändern oder zu ergänzen wären.

1.3.36. Mit Anordnung vom 28.05.2024 verständigte das BVwG die Parteien unter Angabe einer indikativen Gliederung der geplanten Beweisaufnahmen von der Anberaumung weiterer Tagsatzungen der mündlichen Verhandlung, übermittelte die von der PW vorgelegten Unterlagen (oben II.1.3.28.) sowie das SV-Gutachten 1 und setzte den Parteien unter Bezugnahme auf § 40 Abs. 5 UVP-G 2000 eine Frist, sich zu den Unterlagen spätestens in den angesetzten Tagsatzungen und den thematisch passenden Beweisaufnahmeabschnitten der mündlichen Verhandlung zu äußern (Akten des BVwG: Aktenzl. 2255812-1, OZ 143).

1.3.37. In einem am 12.06.2024 beim BVwG eingelangten Schriftsatz brachte die bP4 zunächst einen „Knackpunkt“ der Frage der Anwendbarkeit des Wr BSchG vor: Dieser sei va. darin zu sehen, dass der Baumschutz eine Querschnittsmaterie sei, die mehrere Materien (bzw. „Angelegenheiten“) der Landeskompetenz nach Art. 15 Abs. 1 B-VG berühren könne. Das Verhältnis zwischen dem Eisenbahnwesen nach Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG und den einzelnen Materien (bzw. Angelegenheiten) des Art. 15 Abs. 1 B-VG gestalte sich jeweils unterschiedlich, wie der Vergleich des Verhältnisses des Eisenbahnwesens und des Landesbaurechts mit dem Verhältnis des Eisenbahnwesens und des „Landesnaturschutzrechts“ zeige. Die Entscheidung des Verfassungsgerichtshofs zu VfSlg. 14.534/1996 beantworte die konkrete Frage „nicht vollumfänglich“, weil sie „vom Verständnis geprägt“ sei, dass eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung bereits die Genehmigung zum Entfernen von Bäumen umfasse, dies aber nicht auf die Entfernung von Bäumen, die im Rahmen des gesamten vorliegenden Hochleitungsstreckenvorhabens, das „nicht vollumfänglich von der Baugenehmigung umfasst“ sei, projektiert sind, zu übertragen sei. Dass eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung nicht zur Entfernung aller Bäume eines Hochleitungsstreckenvorhabens berechtigten könne, zeige auch der „offenkundig“ von einer Bewilligungspflicht von „Verkehrsprojekten“ ausgehende § 4 Abs. 1 Z 5 Wr BSchG (Akten des BVwG: Aktenzl. 2255812-1, OZ 151).

1.3.38. Am 12.06.2024 fand eine weitere Tagsatzung der mündlichen Verhandlung statt (diese Tagsatzung im Folgenden: **mV2**; die darüber aufgenommene Verhandlungsschrift: **VHS2**; Akten des BVwG: Aktenzl. 2255812-1, OZ 148).

1.3.38.1. Während dieser Tagsatzung beantragte die bP4 eine Fristverlängerung, insb. um fachlich auf gleicher Ebene replizieren zu können; dafür sei die eingeräumte Frist zu knapp gewesen. Das BVwG ordnete in der Folge an, dass Äußerungen jeweils bis eine Woche vor den für den 02.07.2024 (betreffend das Fachgebiet Eisenbahnwesen) sowie am 09. und 10.07.2024, dies betrifft eben die Fachgebiete Klima, Elektro, Luftreinhaltung und Wasser zu erstatten wären, anberaumten Tagsatzungen der mündlichen Verhandlung zu erstatten wären.

1.3.38.2. In der mV2 wurde (neuerlich) der Anwendungsbereich des Wr BSchG erörtert wobei die bP4 – auf auch ihre schriftlichen Eingaben dazu hinweisend – dazu insb. ins Treffen führte, dass der Kompetenztatbestand des Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG die Anordnung einer „naturschutzrechtlichen“ und damit eben auch „baumschutzrechtlichen“ Bewilligungspflicht, für die Errichtung von Bauten zu Eisenbahnzwecken durch den Landesgesetzgeber nicht ausschließe, was auch für Eisenbahnanlagen iS des § 10 EisbG gelte. Anders als die Kompetenztatbestände des Forstwesens oder des Wasserrechts beinhalte der Kompetenztatbestand des Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG nicht den Schutz der Natur in Teilbereichen.

In der Entscheidung zum Semmering-Basistunnel sei der Verfassungsgerichtshof eben der von der PW erwähnten Sichtweise von *Mayer* nicht gefolgt. Die Entscheidungen des Verfassungsgerichtshofs von Oktober 2023 hätten nur das Verhältnis zur Baurechtskompetenz der Länder betroffen. § 4 Abs. 1 Z 5 Wr BSchG – dieser regle die Bewilligungsfähigkeit der Entfernung von Bäumen bei Straßenverkehrs- oder sonstigen Projekten unter die eben auch Eisenbahnprojekte fallen – würde ins Leere laufen, wenn die Entfernung von Bäumen, die im Zuge von Verkehrs- bzw. Eisenbahnprojekten erfolge, unter keinen Umständen in den Anwendungsbereich des Wr BSchG fallen würde. Es könne dem Landesgesetzgeber auch nicht zugesonnen werden, dass er dann in § 8 leg. cit. eine gänzliche Ausnahme (gemeint vom Entfernungsverbot bzw. der möglichen Bewilligung von Ausnahmen von diesem und [ausgleichenden] Ersatzpflanzungsvorgaben) normierte.

Der Verfassungsgerichtshof habe in seiner Entscheidung aus 1996 den § 18 Wr BSchG dahingehend ausgelegt, dass der Landesgesetzgeber die baumschutzrechtliche Bewilligungspflicht ausnahmsweise dann entfallen lassen wollte, wenn eine auf Grundlage von bundesrechtlichen, konkret eisenbahnbaurechtlichen Vorschriften erteilte Genehmigung die Entfernung von Bäumen in ihrem „konkreten Berechtigungsumfang einbezog“. So sei der Wortlaut des § 18 Wr BSchG nicht zwangsläufig iS einer Ausnahmebestimmung auszulegen, viel mehr erlaube der Wortlaut, auch in Zusammenschau mit § 2 Wr BSchG eine Deutung, dass zusätzlich zu baumschutzrechtlichen Bewilligungen insb. bundesrechtliche Genehmigungen einzuholen wären. Schließe man sich dieser Deutung an, so sei maßgeblich, ob die Entfernung der Bäume, Teil des Berechtigungsumfanges einer eisenbahnrechtlichen Genehmigung erstens sein kann und zweitens konkret wäre. Dass die Bestimmung des § 18 Wr BSchG dahingehend auszulegen wäre, dass sie sämtliche vom Kompetenztatbestand Verkehrswesen bzgl. Eisenbahnen erfassten Maßnahmen in ihrem Anwendungsbereich einbeziehe und somit die Anwendung der Ausnahme nicht für die von einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung erfassten Maßnahmen der Entfernung von Bäumen, sondern darüber hinaus auch für anderes Maßnahmen gelten lassen wolle, die mit dem Eisenbahnvorhaben im weiteren Sinne in irgendeinem Zusammenhang stünden, sei vor dem Hintergrund des schon ins Treffen geführten Erkenntnisses des Verfassungsgerichtshofs nicht zu sehen. Wenn also die Entfernung von Bäumen nicht von dem Gegenstand der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung für den Bau von Eisenbahnanlagen erfasst wäre, greife der § 18 Wr BSchG nicht.

Die bP4 führte auch umfassend dazu aus, warum der Antrag auf Erteilung einer baumschutzrechtlichen Bewilligung zurückzuweisen wäre. Auch legte sie dar, dass das öffentliche Interesse am Baumschutz jedenfalls iZm § 31f EisbG zu prüfen wäre.

Zur behaupteten Unzuständigkeit für eine allfällige baumschutzrechtliche Genehmigung führte die PW aus, dass diese durch den Sachverhalt abgegrenzt werden; dieser sei unverändert. Ob man jetzt die Genehmigung als eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteile oder nach Wr BSchG, ändere am Sachverhalt, nämlich der notwendigen Entfernung von Bäumen nichts. Damit könne – weil das Gericht auch über die landesrechtlichen Materien abzusprechen habe – auch keine Unzuständigkeit vorliegen, weil sich der Sachverhalt jedenfalls als landesrechtlich zu genehmigend erweise.

1.3.39. Mit Anordnung vom 20.06.2024 beraumte das BVwG weitere Tagsatzungen einer mündlichen Verhandlung an und wies noch einmal auf die in der mV2 neu unter Bezugnahme auf § 40 Abs. 5 UVP-G 2000 festgelegten Fristen für Äußerungen zu den Beweisthemen „Eisenbahnwesen“ sowie „Luft(reinhaltung)“, „Klima“, „Elektrotechnik (einschließlich Licht und Blendung)“ sowie „Wasser (v.a. Grundwasser und Geologie)“ sowie die indikative Gliederung der Verhandlung (bzw. welche Beweise zu welchem Bereich in welcher Tagsatzung aufgenommen werden sollten) hin.

1.3.40. Mit beim BVwG am 24.06.2024 eingelangten Eingaben (Akten des BVwG: Aktenzl. 2255812-1, OZen 155 und 156) äußerte sich die die bP6:

1.3.40.1. Zunächst wies sie erneut auf die mögliche Befangenheit eines Sachverständigen hin und erinnerte in diesem Zusammenhang an ihr Schreiben vom Dezember 2023. Ergänzend führte die bP6 ins Treffen, dass beruflich nahestehende Personengruppen aufgrund ihrer gemeinsamen Erfahrungen und Perspektiven fast zwangsläufig einem Bias unterliegen würden, was ihren Zugang zu Themen beeinflussen könne („Groupthink“ oder „Confirmation Bias“). Sie vermeinte dies in einigen gutachterlichen Stellungnahmen zu erkennen. Es fehle eine unabhängige Prüfbehörde.

1.3.40.2. Zum SV-Gutachten 1 und („insbesondere“) Eisenbahnwesen sowie „ergänzend“ zu ihren „bisherigen Beschwerden“ führte sie ua den Bedarf an weiteren Ermittlungen an, weiters, dass Verbindungsbahn durch den Bau des Lainzer Tunnels überhaupt nicht als Teil der Hochleistungsstrecke gelten dürfte bzw. die bP6 beantragte „Klärung“. Die bP6 legte auch Informationen zur Verbindungsbahnstrecke vor; man beantrage die Klärung der Anzahl bestimmter Züge (samt graphischen Darstellungen) sowie weiterer Informationen (Auslastung Lainzer Tunnel). Man beantrage auch, dass die Fahrplangestaltung iS des Lärmschutzes als aktive Lärmschutzmaßnahme angewandt wird um Investitionen wie Lärmschutzfenster auszuschließen. Sie „schlug“ auch eine bestimmte Prognose vor, wobei die bP6 auch bestimmte Zahlen nannte. Man beantrage, dass zur Erreichung der Umweltverträglichkeit (zB hinsichtlich Lärm) die Anzahl der Zugbewegungen auf der Verbindungsbahn durch Vorgaben

des BVwG eingeschränkt wird. Die Verlagerung des Güterverkehrs in den Lainzer Lärmschutztunnel soll rechtlich abgesichert werden.

1.3.40.3. Mehrere Themen zum Eisenbahnweisen seien vom SV nicht behandelt worden, insb. werde nicht darauf eingegangen, dass eine verkürzte Bauzeit möglich wäre. Sie beantrage die Prüfung der Variante „Attraktivierung der Verbindungsbahn“ in Varianten a) mit gesperrter Strecke während der gesamten Bauzeit und b) mit gesperrter Strecke während verschiedener Bauphasen, mit dem Ziel die Gesamtbauzeit stark zu reduzieren, sowie die Auseinandersetzung mit ihren Einwendungen insbesondere hinsichtlich der Lärmbelastung in der Bauphase.

1.3.40.4. Die bP6 äußerte sich konkret zu Ausführungen des SV6 im SV-Gutachten 1 zum Thema Bäume und hier zu dessen Aussagen über die Zukunft eventuell aus Sicherheitsgründen zu entfernenden Bäumen. Sie zeigt in diesem Zusammenhang auch aus ihrer Sicht bestehende Ermittlungsmängel auf (iZm Versiegelung oder Versickerung oder der Anzahl der tatsächlich zu „rodenden“ Bäume).

1.3.40.5. Die Prognosen des SV6 wären unrichtig, da sich die Prognosen auf eine Studie des IHS aus dem Jahr 2009 beziehen. Diese Studie ist als Grundlage für Berechnungen im Jahr 2024 überholt. Herangezogen sollten aktuelle Grundlagen werden: zB das Zielnetz 2040 sowie der Masterplan Güterverkehr 2030. Die vom SV6 genannten Zahlen, insbesondere jene zum Lainzer Tunnel, seien zu überprüfen. Auch zur Umsetzbarkeit der 15-Minuten-Intervalle seien weitere Ausführungen zu tätigen.

Zu den Zugzahlen tätigte die BI weitere Ausführungen unter Hinweis ua. auf einen „Masterplan Güterverkehr“.

1.3.40.6. Die bP6 brachte auch vor, dass die Strecke der Verbindungsbahn mit dem Bau des Lainzer Tunnels nicht als „Teil der Hochleistungsstrecke“ gesehen werden könne, da erst durch den Bau des Lainzer Tunnels eine Hochleistungsstrecke geschaffen worden sei und daher dürfe die Verbindungsbahn durch den Bau des Lainzer Tunnels nicht als Teil der Hochleistungsstrecke gelten. Dabei bezog sich die bP6 auf ihr Vorbringen in der Beschwerde 5 vom 10.05.2022.

Bei ihrem Vorbringen bezog sich die bP6 einerseits auf die Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 03.12.1993 zur Bestimmung des Trassenverlaufs der Verbindungsstrecke zwischen West-, Süd- und Donauländebahn („Lainzer Tunnel“) im Zuge der Hochleistungsstrecke Raum Wien – St. Pölten und andererseits auf die Antwort des verantwortlichen Bundesministers aus dem Jahr 1996 bezüglich einer damals geforderten Tieferlegung der Verbindungsbahn als Alternative zum Lainzer Tunnel:

„Das Bundesministerium teilte zur gegenständlichen Bürgerinitiative mit, daß die “Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG per Verordnung BGBl. Nr. 107/1990 mit der Planung einer Hochleistungsstrecke St. Pölten–Raum Wien einschließlich einer Verbindungsstrecke zur Südbahn beauftragt wurde.“

Erst durch den Lainzer Tunnel sei eine Hochleistungsstrecke entstanden (OZ 155, ab S. 2). Daher sei klarzustellen, dass die Verbindungsbahn keine Hochleistungsstrecke sei und die Bevorzugung der S-Bahn auf der Verbindungsbahn sowie die Bevorzugung des Güterverkehrs im Lainzer Tunnel im allgemeinen Interesse seien.

1.3.40.7. Weiters legte die bP6 dar, dass weiterhin die Projektänderung inkl. Verbauung unter der Hochtrasse mit Geschäft(en), Nahversorgern, Parkplätzen, Bürogebäude (ev. Polizeistation) gültig sei und somit die „Klarstellung“ der PW vom 12.04.2024, die versuche, die Projektänderung unter der Hochtrasse wieder aus dem Projekt auszugliedern, obsolet sei. Speziell dieser Bereich des Bauprojekts sei eindeutig Teil der UVP-Genehmigung und wesentlicher Teil des im UVP-Verfahren integrierten Gestaltungswettbewerbs. Die bP6 stellte zahlreiche Anträge und brachte zusammengefasst Folgendes vor:

1.3.40.8. Die bP6 monierte, dass weiterhin unklar bleibe, wie die Versiegelung des Bodens ermittelt worden sei und beantragte eine Darstellung bzw. Offenlegung der Datengrundlagen zur Ermittlung der im Bestand versiegelten Flächen. Eine geringere Versiegelung im Bestand zöge eine andere Bewertung des Projekts nach sich. Es werde beantragt, dass die Bestandsversiegelung sowie die Versiegelung im Betrieb in den verschiedenen Streckenabschnitten dargestellt werde – jeweils getrennt gegliedert in Bahnprojekt (unmittelbarer Gleiskörper; vorher: ohne Lärmschutzwände; nachher: mit Lärmschutzwänden etc.), sowie separat die Bereiche angrenzend an das Bahnprojekt (Bahnhofsvorplätze, Wege). Aus den angebotenen Unterlagen sei zudem nicht „im Detail“ ersichtlich, wo Entsiegelung von Flächen in größerem Umfang gesichert wäre.

1.3.40.9. Auch beantragte die bP6, dass die angeblich nunmehr erhaltenen Bäume („Baumerhalt rechte Spalte mit 176 Bäumen“) in Karten eingezeichnet dargestellt würden. In Bezug auf den Baumbestand monierte die bP6 zudem die Bemessung nach Gehölzflächen und beantragte zu prüfen, ob diese „direkt angrenzend“ an das Baufeld liegenden Bäume überhaupt Teil des Prüfverfahrens seien. Aus den Unterlagen gehe hervor, dass es sehr wohl möglich sei, Bahnböschungen zu erhalten. Mehrfach wies die bP6 auf die durchgehende Grünzone entlang der Bahn hin, und beantragte den durchgehenden Erhalt bzw. eine durchgehende Gestaltung der Flächen entlang der Trassen ähnlich dem Bestand sicherzustellen. Beantragt würden verbindliche Auflagen für spezielle durchgehende Schutzzonen.

1.3.40.10. Weiters beantragte die bP6 die Klärung, ob das Abwälzen des Lärmschutzes auf die Allgemeinheit rechtmäßig sei. Es würden 250 Gebäuden Lärmschutzmaßnahmen aufgebürdet. In diesem Zusammenhang beantragte die bP6 zudem die Klärung der Anwendbarkeit der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung und deren Durchführungsbestimmungen und ersuchte um Beantwortung, weil der Lärm durch ein Betriebsprogramm 2025+ entstehe, das vermehrt Güterzüge in der Nacht vorsehe, obwohl dies nicht notwendig sei, es handle sich nämlich um Ferngüterzüge. Die Unterlagen zum Zielnetz 2040 würden jetzt endlich ermöglichen, dass die tatsächliche Bedeutung der Verbindungsbahn aufbereitet würde, und hätten sich die Projektziele für die Verbindungsbahn offensichtlich doch geändert; so seien der 15-Minuten-Takt und sowie weitere Personenzüge nicht berücksichtigt worden. Güterzüge seien mit „einzelnen“ Güterzüge für die Strecke beauftragt, sodass dem geforderten Verbot nun noch einfacher nachgekommen werden könne. Beantragt werde die Umsetzung dieser Vorgaben durch entsprechend klare Vorgaben durch das Bundesverwaltungsgericht mit Fokus auf die Nachtruhe der Anrainer:innen.

1.3.40.11. Die Projektänderung sei komplett gegenteilig zum durchgeführten Wettbewerb. Der Bereich unter der Trasse stehe in direktem Zusammenhang mit dem Eisenbahnprojekt und könne daher nun nicht in Kontextprojekte oder ähnliche Konzepte ausgelagert/verschoben werden. Die bP6 wandte sich insbesondere gegen die Errichtung von Bauwerken in Form eines Supermarktes und einer Polizeistation, durch die keine sinnvolle Nutzung durch die Allgemeinheit gegeben sei. Mit der Projektänderung 2020 sei im Einklang mit den Wünschen der Bevölkerung eine nach allen Seiten offene, durchlässige Trasse bzw. offene Brückenkonstruktion ohne Einbauten geplant worden. Beantragt werde ein Verbot blickdichter Konstruktionen. Es sei unrichtig, dass die gestaltbare Fläche nur geringfügig verkleinert würde, und werde beantragt, dass eine Verkleinerung der Flächen zu unterlassen sei. Die bP6 beantragte auch die Überprüfung, zu welchen Konditionen der künftige Nahversorger die Fläche erhalte, um den Eindruck einer allfälligen Bevorzugung der bP6 zu vermeiden, sowie Fachgutachten dazu, wie die Anzahl an MIV-Fahrten aufgrund der Errichtung eines geplanten Nahversorgers mit Parkplätzen die kleinen Gassen entlang der Bahnstrecke zusätzlich belasten würde. Die Lärmbelastung durch Lieferanten sei bisher unberücksichtigt geblieben. Es würde behauptet, die Gestaltungsflächen würden vor allem in den Dienst der biologischen Vielfalt gestellt und beantragte die bP6, genaue Erkundungsmaßnahmen zur Schaffung neuer Lebensräume für seltene Arten wie den Alpenbock zu beauftragen. Auch sei Rücksicht auf den Lebensraum der Menschen zu nehmen und werde eine Mitplanung von Wohnstraßen entlang der Bahnstrecke beantragt; eine Bürgerinitiative „Wohnstraße Bossigasse“ sei derzeit in Gründung. Ferner wies die bP6 auf von ihr ausgemachte Widersprüchlichkeiten betreffend die optionale Einrichtung von Kleingärten hin und beantragte, dass festgestellt werde, wer hinter

der Website „verbindungsbahn.com“ stehe. Es solle insgesamt nachgewiesen werden, dass es von Anfang an geplant war, den Ideenwettbewerb nur als Werkzeug zu benutzen, um die Vorgaben der Umweltverträglichkeitsprüfung flexibel zu halten. Zudem seien bestimmte, bisher nicht erwähnte Baumaßnahmen aus der UVP ausgelagert worden, die zu einem noch größeren Widerstand in der Bevölkerung geführt hätten, insbesondere im Bereich der Hochlage / Stelzenbrücke. Die bP6 beantragte, dass die kontinuierlichen Versuche der Teilung des Projektes in Zuständigkeitsbereiche verschiedener Körperschaften bzw. Bund, Land, tw. Bezirk auf ihre Rechtmäßigkeit zu überprüfen und nahm im Einzelnen Stellung zu den geplanten Umsetzungen aus dem Gestaltungswettbewerb, ua. monierte sie die Nichteinbeziehung von Geh- und Radwegen, stellte Anträge zur Einschränkung nachträglicher Nutzungseinheiten, zur Erstellung eines Lichtgutachtens und auf Vorgabe bestimmter Themen bei neu zu erstellenden Gutachten.

1.3.41. Die bP2 und die BP3 äußerten sich in einer vom 25.06.2024 datierenden Stellungnahme zur „Zweigleisigkeit des Vorhabens“ sowie zur „Netzveränderung“ (Akten des BVwG: Aktenzl. 2255812-1, OZ 158).

1.3.42. In einer am 26.06.2024 beim BVwG eingelangter Äußerung führte die bP6 „klarstellende“ Ausführungen zu ihren Aussagen in der mV2 aus. Sie legte auch zu einer möglichen Anwendbarkeit des Forstrechts aus (Akten des BVwG: Aktenzl. 2255812-1, OZ 159).

1.3.43. Mit vom 25.06.2024 datierendem Schriftsatz führte die bP4 näher aus, dass Schlussfolgerungen des SV6 unschlüssig oder „erörterungsbedürftig“ seien (Akten des BVwG: Aktenzl. 2255812-1, OZ 160).

1.3.44. Mit am 01.07.2024 beim BVwG eingelangter Stellungnahme äußerte sich die bP1 und führte aus, dass ihre Rechte als Partei und direkte Anrainerin insbesondere durch die Bebauung unter der Hochtrasse genau in ihrem Wohnbereich durch den beabsichtigten „Hofer“ verletzt würden. Daher beantrage sie, dass eine Bebauung nicht erfolge und die Ergebnisse des Gestaltungswettbewerbs für die PW bindend würden. Auch die Sachverständige für Klima habe bestätigt, dass der Bebauung schädlich für die Umwelt sei. Zudem habe der Sachverständige für Eisenbahnwesen festgestellt, dass der Lainzer Tunnel ausreichend Kapazitäten für den Güterverkehr besitze. Sie beantrage ausdrücklich ein Nachfahrverbot für Güterzüge. Das gegenständliche Projekt verletze ihrer Ansicht nach mehrere Gesetze bzw. EU-Richtlinien, darunter insbesondere das Barrierefreiheitsgesetz. Der Bau eines „Hofers“ stelle eine unzulässige Projektänderung dar und bedürften ihrer Ansicht nach die gesamten Änderungen seit Projektantrag eine Prüfung dahingehend, ob nicht eine Ablehnung und neue Antragstellung erforderlich sei. Weiters beantragte die bP1 auch eine

„Schlüssigstellung“ der Zahlen zur Rodung von Bäumen und zu Quadratmetern an Bodenversiegelung. Auch ersuche sie um Prüfung „anhand des AVG und des EU-Rechts“, ob eine eventuell mögliche „Heilung“ eklatanter Verfahrensmängel in der ersten Instanz nicht „schon“ in diesem Stadium zu einem negativen Abschluss des UVP-Verfahrens führen hätte müssen, dies sei iS eines fair trial etc. jetzt und iS der Prozessökonomie aufzugreifen (Akten des BVwG: Aktenzl. 2255812-1, OZ 166).

1.3.45. Am 02.07.2024 führte das BVwG eine weitere Tagsatzung der mündlichen Verhandlung durch (diese Tagsatzungen im Folgenden: **mV3**; die darüber aufgenommene Verhandlungsschrift: **VHS3**; Akten des BVwG: Aktenzl. 2255812-1, OZ 167). In dieser Tagsatzung wurde Sachverständigenbeweis zum Fachgebiet „Eisenbahnwesen“ aufgenommen, insb. betreffend die Plausibilität des Betriebsprogramms (also der Verkehrsprognose für die Nutzung der Schieneninfrastruktur des Vorhabens). Erklärt wurde in der mV3 auch der Schluss des Ermittlungsverfahrens gemäß § 40 Abs. 5 UVP-G 2000, und zwar hinsichtlich des Teilbereichs betreffend den Sachverhalt iZm dem „Eisenbahnwesen“.

1.3.46. In einer „ergänzenden Stellungnahme“ vom 02.07.2024 (Akten des BVwG: Aktenzl. 2255812-1, OZ 168) monierte die bP4 unter ausdrücklicher Aufrechterhaltung ihres gesamten diesbezüglichen bisherigen Vorbringens, dass die von den SV1, SV5, SV4 und SV7 getroffenen Feststellungen teilweise unschlüssig seien und einer weiteren Erörterung bedürften, wobei die bP4 auch Fragen an die jeweiligen Sachverständigen formulierte.

Hinsichtlich der Blendungen durch PV-Anlagen stelle sich insbesondere die Frage, ob es auch zu Blendungen von Nachbarn und Anrainern durch Frontscheinwerfer der Züge insbesondere wegen der Hochführung der Verbindungsbahn kommen könne. Gerade in der Nacht wäre eine solche Blendung auch aus humanmedizinischer Sicht zu beurteilen.

Nicht schlüssig bewertet worden sei durch die SV5 der projektrelevante Einfluss der Entfernung von Bäumen und Begrünung auf das Mikroklima insbesondere in Bezug auf den Schutz vor Hitze und bezweifelte die bP4 den Einfluss der „geringfügigen und unspezifischen begleitenden Maßnahmen“ auf das Mikroklima, zumal projektbegleitende Maßnahmen, die im Zuge der Umsetzung des Ideenwettbewerbs gesetzt werden sollen, bei der Beurteilung der Umweltverträglichkeit nicht zu beachten seien.

Im Hinblick auf die gebotene Berücksichtigung kumulativer Auswirkungen und die entsprechende Bewerbung der PW sei zu prüfen, ob die im Zuge des Ideenwettbewerbs geplanten Projekte bereits hinreichend konkret iSd Judikatur und daher in die Auswirkungsprüfung einzubeziehen seien, dies gelte insbesondere bei der Beurteilung der

Auswirkungen von verkehrsbedingten Luftschadstoffen. Vor diesem Hintergrund erscheine es unschlüssig, wenn der Sachverständige für den Fachbereich „Luft[reinhaltung]“ insbesondere bei Betrachtung der Hintergrundbelastung die kumulativen Auswirkungen, für die durchaus realistische Prognosen möglich wären, vernachlässigt habe.

Hinsichtlich des Sachverhalts betreffend das Schutzgut „Wasser“ verwies die bP4 auf die von ihr bereits in der mV1 geäußerte Forderung nach einer Prüfung der Versickerungsfähigkeit. Nach den Aussagen im SV-Gutachten 1 wäre Versickerung der Oberflächenwässer sohin doch (zumindest teilweise) möglich – dies stehe im Widerspruch zu der grundlegenden Aussage, dass keine Versickerungen möglich seien. Da in der mV3 Fragen zur Versiegelung nicht beantwortet worden seien, führte die bP4 Fragen zur Tragschichte und Entwässerung der Gleistrasse an.

Zum Schriftsatz „Zusätzliche Ausführung zur Kaltluftsimulation“ führt die bP4 aus, dass die Ausführungen nur Gebäudehöhen, jedoch weder die zusätzliche Versiegelung noch die wegfallenden Grünräume berücksichtigen würden, und formuliert diesbezügliche Fragen zum Beweisthema „Klima“. In der Grafik werde nur ein kleiner Ausschnitt gezeigt.

Unter Aufrechterhaltung und Wiederholung sämtlichen bisherigen Vorbringens beantragte die bP4 die vollständige Erörterung bzw. einen entsprechenden Auftrag an die Sachverständige durch das Bundesverwaltungsgericht.

1.3.47. Mit Stellungnahme vom 02.07.2024 (Akten des BVwG: Aktenzl. 2255812-1, OZ 169) ersuchte die PW, den in der Gutachterlichen Stellungnahme des Sachverständigen für Luft vom 27.05.2024 formulierten Grenzwert im Auflagenvorschlag 12 von auf 100 µg/m³ PM_{10} im 3-Stundenmittel zumindest auf 200 µg/m³ anzuheben, da baubegleitende Luftgütemessungen an vergleichbaren Infrastrukturprojekten in Wien gezeigt hätten, dass selbst ein limitierter gleitendender 3-Stundenmitteltwert MW3 für PM_{10} von 300 µg/m³ die Einhaltung des aktuellen TMW-Grenzwertkriteriums von 35 Tagen im Jahr von TMW > 50 µg/m³ im Nahbereich der Baustelle zur Folge gehabt habe und der formulierte Grenzwert selbst ohne Bautätigkeit durch die exponierte Verkehrslage nicht unwahrscheinlich sei.

1.3.48. Mit vorbereitender Stellungnahme vom 02.07.2024 (Akten des BVwG: Aktenzl. 2255812-1, OZ 170) zu den Fachgebieten Luftreinhaltung, Klima, Elektrotechnik, Wasser führte die bP6 Folgendes aus:

Da der Änderungsantrag vom 15.11.2023, durch den eine starke Verkehrszunahme gegeben sei, offensichtlich aufrecht sei, hätte dieser von den SV aufgegriffen werden müssen. Zu den diesbezüglichen Vorhaben wären Details vorzulegen gewesen. Die Auswirkung auf den

Fachbereich Luft und Gesundheit bei Errichtung eines Nahversorgers in vergleichbarer Größe sei erheblich. In Bezug auf die Ausführung, dass eine schadstoffdämpfende Wirkung des Grünraumbestands in einschlägigen Fachkreisen nicht anerkannt sei, legte die bP6 unter Verweis auf Quellen zum Einsatz von Bäumen und Grünflächen als Schadstoff- und Lärmschutz dar, dass ein unabhängiges Gutachten ihrer Ansicht nach auf verschiedene Tatsachen hinweisen sollte, beispielsweise darauf, dass alle Objekte eine schallmindernde und zerstreuende Wirkung haben, dass Materialien eine wichtige Rolle für die Akustik spielen und dass auch Pflanzen und Bäume bei entsprechender Anordnung und Anzahl eine Wirkung haben können. Weiters beantragte die bP6 unter näherer Darstellung, dass entsprechend dem modernsten Stand der Technik überwiegend elektrisch betriebene Baufahrzeuge eingesetzt würden. Betreffend die Vorschläge im Abschnitt zur Kaltluftsimulation verwies die bP6 auf ihre Vorbringen zur offenen Gestaltung der Brückenkette inklusive Nutzung dieser als potentiell wichtige Kühl- und Schattenstelle im suburbanen Raum und beantragte, dass die Thematik Belüftung, Winde unter der Hochtrasse weiter ausgearbeitet werde. Die Luftströme seien als Kühleffekt unbedingt zu erhalten. In diesem Zusammenhang warf die bP6 eine Reihe an Fragen auf. Weitere Fragen nahmen auf die Versiegelung und die Auswirkungen auf das Mikroklima, Klimawandelanpassungsstrategien und Schattenräume, die Bedeutung von Grünflächen und Bäumen, Erreichung einer kürzeren Bauphase, Nutzung der Verbindungsbahn für Materialtransporte, Nachhaltigkeit und Klimaauswirkungen, Integration und Multimodalität, umweltfreundliche Infrastruktur, Förderung des Umweltverbunds, Planung und Governance sowie Verkehrsorganisation und Verkehrsmanagement Bezug. Auch formulierte die bP6 Fragen hinsichtlich der Schutzgüter „Klima“, „Luft“ bzw. Luftreinhaltung und „Wasser“ sowie zum Thema Blendung und Licht. Hinsichtlich der Auswirkungen auf das Schutzgut „Wasser“ thematisierte die bP6 auch ein – vorgeblich im SV-Gutachten 1 ausgeführten – Konzept der „technisch möglichen Tieflage“ und richtete Fragen an den Sachverständigen zur Tieflage in Troglage.

1.3.49. Mit Stellungnahme vom 03.07.2025 legte die bP1 dar, dass die Protokollierung im erstinstanzlichen Verfahren nicht rechtmäßig und vollständig erfolgt und sie dadurch in ihren Rechten verletzt sei. Diese sei zeitversetzt durch die PW bei der Protokollierungsstelle hinten im Saal vorgenommen worden, während die Verhandlung vorne weitergelaufen sei. Auch habe die PW die Computeranlagen zur Verfügung gestellt. Daher beantrage sie die Aufhebung der erstinstanzlichen Entscheidung und die Neudurchführung des Verfahrens sowie die Information darüber, was genau von der PW an Computeranlagen zur Verfügung gestellt worden sei und wie mit den entsprechenden Daten umgegangen worden sei (Akten des BVwG: Aktenzl. 2255812-1, OZ 177).

1.3.50. Mit Stellungnahme vom 04.07.2024 machte das VAI die nicht gegebene Zuständigkeit der belangten Behörde 1 geltend und bezog sich dabei auf die Stellungnahme der bP6 vom 30.05.2023. Es führte aus, dass der Langtitel der Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betreffend die Bestimmung des Trassenverlaufs der Verbindungsstrecke zwischen West-, Süd- und Donauländebahn („Lainzer Tunnel“) im Zuge der Hochleistungsstrecke Raum Wien – St. Pölten vom 03.12.1993 in Verbindung mit der Streckenbezeichnung der Z 1 der 2. HL-VO nur den zwingenden Schluss zu lasse, dass ausschließlich der Lainzer Tunnel als Bestandteil der verordneten Hochleistungsstrecke „Raum Wien – St. Pölten“ anzusehen sei, nicht jedoch die bestehende und verfahrensgegenständliche Verbindungsbahn. Die bestehende Verbindungsbahn sei nicht als Hochleistungsstrecke, sondern als Nebenbahn anzusehen und daher sei nicht die belangte Behörde 1, sondern der Landeshauptmann von Wien nach § 12 EisbG für das Genehmigungsverfahren zuständig (Akten des BVwG: Aktenzl. 2255812-1, OZ 179).

1.3.51. Am 09.07.2025 und am 10.07.2025 setzte das BVwG die mündliche Verhandlung mit weiteren Tagsatzungen fort (diese Tagsatzungen im Folgenden: **mV4** und **mV5**; die darüber aufgenommene Verhandlungsschriften: **VHS4** und **VHS5**; Akten des BVwG: Aktenzl. 2255812-1, OZen 178 und 180).

1.3.5.1. Zur Zuständigkeitsfrage brachten die bP2 und bP3 in der mV4 vor, dass es „nicht nur“ um eine Frage der Zuständigkeit gehe, sondern im Wesentlichen um eine Frage der Richtigkeit der Antragsstellung. Wenn es sich nicht um eine Hochleistungsstrecke handle, könne dies auch nicht über das BVwG saniert werden.

Die bP6 wies auf die die Frage, ob die Verbindungsbahn Hochleistungsstrecke sei, auf die Entscheidung des Verfassungsgerichtshofes vom 28.06.2001, V 51/00, hin. Darin sei im Rahmen eines Spruches eines anderen Bahnprojekts betreffend, klar „präzisiert“ worden, was als Hochleistungsstrecke im Raum Wien – St. Pölten bzw. Wien – Salzburg anzusehen sei. Als Argument gegen die Hochleistungsstreckenqualität der Verbindungsbahn wurde auch ins Treffen geführt, dass es sich nicht um eine Hochleistungsstrecke handle, weil auf diesen Hochleistungsstrecken auch andere Geschwindigkeiten vorgesehen seien, die sich auf der Verbindungsbahn aufgrund der Krümmung der Radien gar nicht ausgehen würden.

Die bP4 verwies nochmals auf ihre Ausführungen in der Beschwerde vom 06.05.2022 zur Verbindungsbahn und führte aus, dass diese nicht Teil einer Hochleistungsstrecke sei. Das Projekt sei zur Optimierung der Schnellbahnverbindung nach Purkersdorf eingereicht worden, um den Takt zu verdichten. Das Projekt sei nicht eingereicht worden, um parallel zum Lainzer Tunnel eine Hochleistungsstrecke zu errichten. All diese Argumentationen seien

nachvollziehbar und daher könne es sich hierbei um keine Hochleistungsstrecke handeln, weil auf diesen Hochleistungsstrecken auch andere Geschwindigkeiten vorgesehen seien, die sich auf der Verbindungsbahn aufgrund der Krümmung der Radien gar nicht ausgehen würden (

1.3.5.2. In der mV4 und der mV5 wurde Sachverständigenbeweis betreffend die Fachgebiete (bzw. Sachverhaltskomplexe) „Licht und Blendung“ (bzw. Elektrotechnik), va. zu möglichen Auswirkungen der nunmehr für Dächer von Haltestellen geplante Photovoltaikanlagen, „Luftreinhaltung“ (bzw. Auswirkung auf das Schutzgut „Luft“), „Auswirkungen auf das Schutzgut „Klima““, insb. hinsichtlich des Mikroklimas, sowie das „Schutzgut „Wasser““ aufgenommen.

1.3.5.3. Das BVwG erklärt in der mV4 auch das Ermittlungsverfahren für den Teilbereich von Sachverhaltsfragen betreffend die Auswirkungen durch und Licht und Blendung gemäß § 40 Abs. 5 UVP-G 2000 für geschlossen.

1.3.52. Mit Stellungnahme vom 08.07.2024 griff die bP1 das Vorbringen auf, dass es sich bei der gegenständlichen Verbindungsbahn um eine Nebenbahn handle. Der Langtitel der 2. HL-VO lasse iVm der Streckenbezeichnung der Z 1 nur den zwingenden Schluss zu, dass ausschließlich der Lainzer Tunnel als Bestandteil der Hochleistungsstrecke anzusehen sei, nicht jedoch die Verbindungsbahn. Auch im Erkenntnis des VfGH vom 28.06.2001, V 51/00, werde nur der Lainzer Tunnel genannt. Der Bescheid sei somit von einer unzuständigen Behörde erlassen worden. Die bP1 beantragte die amtswegige Wahrnehmung der Unzuständigkeit, wiederholte die Anträge ihrer letzten beiden Einschreiben und beantragte die Zusendung eines Auszugs des Inhaltsverzeichnisses ihres Gerichtsakts bzw. eventualiter Akteneinsicht. Weiters monierte sie die durch das Vorhaben bereits aufgetretenen bzw. zu erwartenden Kosten und ersuchte auch vor dem Hintergrund der massiven Auswirkungen auf die Natur und Temperatur in Wien um sorgfältige Prüfung Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 183).

1.3.53. Die belangte Behörde 1 äußerte sich auf Ersuchen des erkennenden Gerichts in ihrem Schriftsatz vom 01.08.2024 (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 186) dahingehend, dass nach eigenem Erachten die „Verbindungsbahn“ vom „Raum Wien“ erfasst sei. Diese sei gemeinsam mit der Eisenbahnstrecke durch den „Lainzer Tunnel“ als Teil der viergleisigen Hochleistungsstrecke Wien – St. Pölten eine „Hauptbahn“ in Sinne des § 4 EisbG, weswegen auch die eigene Zuständigkeit gegeben sei. Jedenfalls erfülle die Verbindungsbahn aber die Voraussetzungen des § 1 Abs. 2 HLG, weil sie in einem unmittelbaren Zusammenhang mit mehreren Hochleistungsstrecken stehe und für eine rationelle Führung des Eisenbahnbetriebes oder Eisenbahnverkehrs auf Hochleistungsstrecken benötigt werde. Die belangte Behörde 1 legte auch Unterlagen in Form eines Schreibens der Abt. IV/E1 der

belangten Behörde 1 vom 25.07.2024 (im Folgenden: **Schreiben Abteilung IV/E1**), eines Aktenvermerks für die 2. HL-Strecke vom 05.12.1989, Zl. 210.788/31-II/1/89 (im Folgenden: **Aktenvermerk**), eines Ministerratsvortrags für die Erste Hochleistungsstrecken-Verordnung samt Beilage, Zl. 210.788/25-II/2-1989 (im Folgenden in diesem Punkt: **Ministerratsvortrag**), eines Entwurfs der 2. HL-Strecken-Verordnung (im Folgenden: **Entwurf 2. HL-VO**), sowie eines Protokolls der 105. Sitzung der Koordinations-Kommission vom 03.07.1989 (im Folgenden: **Protokoll Regierungskoordination**) vor.

In dem als Beilage zum Ministerratsvortrag vorliegenden Verordnungsentwurf werde als Z 1 eine zu einer Hochleistungsstrecke zu erklärende Strecke „Wien – St. Pölten – Linz – Salzburg – Staatsgrenze bei Salzburg“ genannt sowie als Z 12 eine Verbindungsstrecke zwischen West- und Südbahn im Raum Wien.

Im Protokoll Regierungskoordination werde unter anderem festgehalten, dass „Hinsichtlich der § 1 Verordnung (Erklärung von Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken) … die vom Verkehrsminister vorgelegte Liste für die Planung mit der Änderung akzeptiert [werde], dass der Pkt. 12) (Verbindungsstrecke zwischen West- und Südbahn im Raum Wien) gestrichen wird und stattdessen in den Punkten 1) und 6) die Zitierung „Wien“ jeweils durch die Zitierung „Raum Wien“ ersetzt wird.“

Dem Aktenvermerk sei zu entnehmen, dass die „einzige Änderung gegenüber dem Verordnungsentwurf gemäß Ministerratsvortrag vom 21.Juni d.J. […] die – in der Koalition akkordierte – Streichung des eigenen Tatbestandes für die Verbindungsstrecke in Wien [und statt dessen Bezeichnung Raum Wien bei West- und Südbahn [ist]“.

Es sei „ursprüngliche Intention“ der Bundesregierung (im Folgenden: **BReg**) gewesen, die „Verbindungsstrecke im Raum Wien“ als expliziten Tatbestand in die Verordnung aufzunehmen. Dies könne dem beiliegenden Entwurf zur 2. HL-VO, insb. der Z 12 („Verbindungsstrecke zwischen West- und Südbahn im Raum Wien“), entnommen werden.

Im Rahmen einer regierungsinternen Abstimmung sei die damalige BReg zum Schluss gekommen, dass eine eigene Nennung dieses Tatbestandes nicht erforderlich sei und stattdessen die Bezeichnung „Raum Wien“ bei der West- und Südbahn ergänzt werden solle. Dies aus der – was sich aus dem Schreiben Abteilung IV/E1 ergebe – „offensichtlichen Überlegung“ heraus, dass durch diese Ergänzung die „Verbindungsbahn“ bereits von Z 1 „Raum Wien – St. Pölten“ der Verordnung erfasst und somit eine explizite Nennung derselben obsolet sei.

Die gegenständlichen Hochleistungsstreckenabschnitte seien Teil des europäischen Eisenbahnnetzes und würden damit den grundlegenden Anforderungen sowie funktionellen und technischen Spezifikationen (TSI) unterliegen, welche in der Richtlinie 2008/57/EG und den damit verbundenen TSI definiert seien. Es handele sich somit bei der gegenständlichen Eisenbahnstrecke um eine Hochleistungsstrecke, welche unzweifelhaft eine Fernverkehrsstrecke darstelle.

Für Vorhaben von Hochleistungsstrecken, die nicht bloß in Ausbaumaßnahmen auf bestehenden Eisenbahnen bestehen, sondern eine Änderung von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken durch Änderung der Trasse oder Zulegung eines Gleises, jeweils auf einer durchgehenden Länge von weniger als 10 km beinhalten würden, sei eine UVP im vereinfachten Verfahren nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 durchzuführen (Hinweis auf § 23b Abs. 2 Z 1 UVP-G 2000).

Die ehemals durchgehend zweigleisige Verbindungsbahn werde derzeit abschnittsweise eingleisig geführt. Für einen verdichteten Nahverkehr sei die (Wieder-)Herstellung der durchgehenden Zweigleisigkeit unabdingbar. Das geplante Bauvorhaben enthalte daher unter anderem auch die Zulegung eines zweiten Streckengleises im Abschnitt Hütteldorfer Ast (Strecke 12201) zwischen km 0,8 bis km 1,7. Es sei somit von der Änderung von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken durch Änderung der Trasse auf einer durchgehenden Länge von weniger als 10 km iS der zitierten Bestimmungen des UVP-G 2000 auszugehen und das gegenständliche Vorhaben antragsgemäß einer UVP im vereinfachten Verfahren nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 zu unterziehen.

Die belangte Behörde 1 habe für das gegenständliche Vorhaben eine UVP und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren hinsichtlich aller vom Bund zu vollziehender, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen, auch soweit sie in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden fallen, durchzuführen (§ 24 Abs. 1 UVP-G 2000).

Die belangte Behörde 1 führte im Begründungsabschnitt VI.2.2.2 des Bescheid 1 „zum Thema strategische Prüfung Verkehr und SUP-Pflicht“ aus, dass nach dem Strategische-Prüfung-Verkehr-Gesetz vorgeschlagene Netzveränderungen einer strategischen Prüfung zu unterziehen wären. Dabei sei vor der Erstellung von Verordnungsentwürfen, welche die Erklärung von weiteren geplanten oder bestehenden Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken gemäß dem HLG oder die Änderung solcher Verordnungen zum Gegenstand haben, eine strategische Prüfung durchzuführen. Dies gelte für den vorliegenden Streckenteil, da dieser Bestandteil der Hochleistungsstrecke „Raum Wien – St. Pölten“ ist und mit der 2. HL-VO zur

Hochleistungsstrecke erklärt wurde. Somit handele es sich bei der betreffenden Eisenbahnstrecke um eine bestehende Hochleistungsstrecke. Eine Änderung der genannten Verordnung sei nicht beabsichtigt.

Mit Stellungnahme vom 08.09.2025 brachte die belangte Behörde 1 zusammengefasst vor, dass sich ihre Zuständigkeit aus Z 1 der 2. HL-VO ergebe. Die Verbindungsbahn sei Teil der Westbahn und somit eine Hauptbahn, die als Hochleistungsstrecke eingestuft werde. Zudem liege die Verbindungsbahn laut der belangten Behörde 1 in der Verhandlung vom 10.07.2024 zwischen zwei Hochleistungsstrecken und habe somit zwei Verknüpfungspunkte mit zwei anderen Hochleistungsstrecken, weshalb sie schon deswegen eine Hochleistungsstrecke sei.

1.3.54. Mit Eingabe vom 14.08.2024 äußerte (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 187) sich die PW aus ua. rechtlicher Sicht zum „Stand der Technik“ iZm Versickerung von Niederschlagswässern von den Dachflächen der drei geplanten Haltestellen. So sie hinsichtlich der Niederschlagsentwässerung von Bauwerken, Verkehrsanlagen sowohl die Einleitung der Niederschlagswässer in Vorflutgerinne bzw. in die Kanalisation als auch die Versickerung der Niederschlagswässer in den Untergrund als Stand der Technik anzusehen – für beide Arten der Entwässerung würden aktuell gültige Normen bzw. Regelwerke hinsichtlich Bemessung, Ausführung sowie rechtlicher Vorgaben gelten. Aufgrund sehr gering durchlässigen Untergrunds und beengter Platzverhältnisse im Stadtgebiet seien die Voraussetzungen für eine Versickerung als ungünstig zu bewerten. Eine Versickerung über die projektierte Versickerungsmulde hinaus sei technisch nur Bereich der Haltestelle Wien Hietzinger Hauptstraße machbar bzw. möglich. Die PW legte auch eine privatsachverständige Äußerung („hydrologische Stellungnahme“) betreffend die Versickerung Dachflächenwässer Haltestellen vor.

Die PW erklärte auch die Abänderung der verfahrenseinleitenden Anträge und legte in Folge der Prüfung auf die Möglichkeit einer lokalen Versickerung der auf den Dachflächen der drei bei den geplanten Haltestellen anfallenden Niederschlagswässer sowie zur Präzisierung des Schwammstadtprinzips bzw. der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Abgrenzung der tatsächlich vorhabensgegenständlichen Maßnahmen) ein umfangreiches Paket an abändernden Projektunterlagen vor (also betreffend Projektunterlagen der ONen 480 und 486; das Änderungspakte im Folgenden auch: **Vorhabensänderung 3**). Vorgelegt wurden auch abgeänderte Unterlagen zum Arbeitnehmerschutz iZm mit bauarbeitenkoordinationsrechtlichen Vorschriften wie auch ein adaptiertes § 31a-Gutachten (umfassend die 1., 2. und 3. Ergänzung).

1.3.56. In ihrer Stellungnahme vom 21.08.2024 (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 192) brachte die bP8 vor, dass es sich bei der Verbindungsbahn um eine Nebenbahn handele und somit nicht die belangte Behörde 1, sondern gemäß § 12 EisbG der Landeshauptmann von Wien für das Genehmigungsverfahren zuständig sei. Mit der 2. HL-VO vom 19. Dezember 1989 sei die Strecke „Raum Wien – St. Pölten“ zur Hochleistungsstrecke erklärt worden.

Eine Strecke habe einen Anfangs- und einen Endpunkt. Zum Zeitpunkt der 2. HL-VO sei jedoch noch nicht klar gewesen, welcher Bahnhof in Wien der Anfangspunkt der Strecke sein würde. Deshalb könne nicht jede Bahnstrecke in Wien als Hochleistungsstrecke angesehen werden. Dies ergäbe sich daraus, dass mit der Verordnung über den Trassenverlauf der Verbindungsstrecke zwischen West-, Süd- und Donauländebahn („Lainzer Tunnel“) im Zuge der Hochleistungsstrecke Raum Wien – St. Pölten vom 3.12.1993 genau definiert werden würde, wie diese Hochleistungsstrecke verlaufe, nämlich unter der Verbindungsbahn, beginnend beim Bahnhof Wien-Meidling.

Aus der Verhandlungsschrift zum Bau des Lainzer Tunnels, die vom 31.08. bis zum 03.09.1998 aufgenommen wurde und dem dann folgenden Bescheid vom 24.02.2000 ergäbe sich, dass die gegenständliche Verbindungsbahn keinesfalls als Hochleistungsstrecke anzusehen sei und sei auch nie als solche angesehen worden. In dieser Verhandlungsschrift, die nach der 2. HL-VO verfasst wurde, gehe niemand davon aus, dass sämtliche Bahntrassen in Wien Hochleistungsstrecken sind. Vielmehr würden selbst die Bahntrassen, die Hochleistungsstrecken sind, ausdrücklich als solche bezeichnet.

Die Verbindungsbahn, die auch im Gesamtprojekt aufscheint, aber nicht Teil des damaligen Verfahrens gewesen sei, werde nicht als Hochleistungsstrecke bezeichnet. Somit sei auch die Behörde, die selbst an der Erlassung der 2. HL-VO mitgewirkt habe, der Ansicht gewesen, dass die Verbindungsbahn keine Hochleistungsstrecke sei. Auch der darauffolgende Bescheid erteile die Genehmigung für den Neubau der HL-Strecke „Lainzer Tunnel“. Die Verbindungsbahn sei auch nicht mit einer späteren Verordnung zur Hochleistungsstrecke erklärt worden.

1.3.57. In einer vom 26.08.2024 datierenden Eingabe äußerte sich das VAI zur Zuständigkeit (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 193). Das VAI stützte sich zunächst auf das Vorbringen der bP6. Weiters könne die BReg gemäß § 1 HLG durch Hochleistungsstrecken-Verordnungen bestehende oder geplante Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken erklären, was mit Z 1 der 2. HL-VO bei der Eisenbahn „Raum Wien – St. Pölten“ auch geschehen sei. Mit der Wahl des Terminus „Raum Wien“ als Bezeichnung für den Anfang der Hochleistungsstrecke sei jedoch kein ausreichend präziser Anfangspunkt festgelegt worden. Wenn mit diesem Begriff

bereits jede Eisenbahnstrecke in Wien als Hochleistungsstrecke verordnet worden wäre, wäre § 2 Z 10 des Entwurfs einer „Hauptbahnerklärungsverordnung“ der im Anschluss an die Eisenbahngesetznovelle 1998 am 27. 05.2002 in Begutachtung versendet aber nicht weiterverfolgt worden sei, überhaupt nicht mehr erforderlich gewesen

1.3.58. Die SV2, SV3, SV8 und SV10 erstatteten in einem mit 29.08.2024 datierendem Dokument (im Folgenden: **SV-Gutachten 2**), wobei das BVwG auch die Fragen wie beim SV-Gutachten 2 gestellt hatte, Ausführungen zu bestimmten, ihnen vom BVwG gestellten Fragen betreffend die Bereiche „Humanmedizin“, „Schall (und Erschütterungen)“, „Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität“ sowie „Verkehr“ (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 195).

1.3.59. Mit Anordnung vom 04.09.2024 erteilte das BVwG der PW unter Bezugnahme auf ua. die §§ 13 Abs. 3 AVG und 5 Abs. 2 UVP-G 2000 den Auftrag, die Projektunterlagen um Informationen zu (auch indirekten) Auswirkungen in Form von Treibhausgasemissionen durch (geplant) eingesetzte Baumaterialien, insb. Beton, zu ergänzen anzugeben, warum es dadurch zu keinen „erheblichen“ (indirekten) Freisetzungen kommen würde. Mit einer weiteren Anordnung vom selben Tag teilte das BVwG auch den Parteien die Anberaumung weiterer Tagsatzungen der mündlichen Verhandlung, gab deren indikative Gliederung und den jeweils geplanten Inhalt der Tagsatzungen an. Es übermittelte in einem den Parteien das SV-Gutachten 2 und setzte eine Frist zur allfälligen Äußerung zu diesen Ermittlungsergebnissen. Ebenso räumte das BVwG Gehör zur beabsichtigten Heranziehung eines Sachverständigen für das Fachgebiet „Eisenbahnbetrieb“ an (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZen 197 und 199).

1.3.60. Mit Stellungnahme vom 30.08.2024 (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 200) monierte die bP1 die Unübersichtlichkeit und Dauer des Verfahrens und verwies erneut auf die geltend gemachten Verfahrensmängel sowie die Unzuständigkeit der Behörde, wie sie auch vom VAI mit Schreiben vom 26.08.2024 samt Beilagen, dessen Inhalt die bP1 zur Gänze zu ihrem eigenen Vorbringen erhebe, geltend gemacht worden sei.

Unter Anführung mehrerer Rechtssätze zur Prozessökonomie und amtswegigen Wahrnehmung der Unzuständigkeit sowie mangelhafter Protokollierung brachte die bP1 ihre Verwunderung zum Ausdruck, dass das BVwG in einer der Verhandlungen keine weitere Befragung betreffend die Zurverfügungstellung von Protokollierung/Catering und Computeranlagen zugelassen bzw. durchgeführt und sohin den Sachverhalt aus ihrer Sicht nicht ausreichend eruiert habe. Das BVwG habe im Gegenteil bekanntgegeben, sich bereits betreffend die Heilung von Verfahrensmängeln prüfend zu befassen und habe damals somit

kein Willen zur diesbezüglichen Eruierung bestanden. Die bP1 beantragte dies zu tun und sich den diesbezüglichen Fragen der Parteien zu stellen. Allein die Vorgehensweise betreffend Zurverfügungstellung von Protokollierung/Catering und Computeranlagen müsse zur Aufhebung des erstinstanzlichen Bescheids „mit Bomben und Granaten“ führen und verwies die bP1 diesbezüglich auf ihr bereits erstattetes Vorbringen samt Anträgen. Ergänzend stellte sie den Antrag, das BVwG möge ihr beantworten, wie es dazu stehe und ob dies aus rechtlicher Sicht des BVwG keine Mangelhaftigkeit des Verfahrens bedeute. Weiters beantragte die bP1, dass das BVwG von Amts wegen diesen Sachverhalten weiter auf den Grund gehe, und ersuchte um Bekanntgabe, welche Anträge ihrerseits zu stellen seien, um eine Mangelhaftigkeit des Verfahrens aus diesen Gründen aufgreifen bzw. zumindest prüfen zu lassen. Derzeit hätten die Verfahrensfehler in der ersten Instanz keine Konsequenzen gezeitigt und wolle die bP1 höflich darauf hinweisen, dass die außergewöhnlich lange Verfahrensdauer insbesondere auf die unzureichende Transparenz und Motivation der PW zurückzuführen sei, was die Beurteilung hinsichtlich der konkret zu erwartenden Umweltauswirkungen erheblich erschwere. Dies betreffe die Menge an Bäumen/Natur, die gerodet werden sollen, sowie die genauen Bereiche und Ausmaße der geplanten Versiegelungen und die Auswirkungen des geplanten Supermarktes, insbesondere hinsichtlich des Hochwasserschutzes. Es sei alles unschlüssig.

Da mehr Bodenversiegelung zu einer erhöhten Hochwassergefahr führe, beantragte die bP1 diesbezüglich die Beiziehung eines Sachverständigen, der hierbei freilich seine Schwierigkeiten haben würde. Weiters ersuchte die bP1 um Aufklärung in der nächsten Verhandlung, wie das BVwG „unversiegelten Boden“ bzw. „versiegelten Boden“ definierte und ob diese Definition von jener der PW abweiche. Auch stelle sich die Frage, ob das BVwG noch Überblick über die Projektänderungen seit Einreichung habe und dies gesetzlich in diesem eklatanten Ausmaß noch gedeckt sei. Weiters beantragte die bP1 die Nichtbeauftragung der vom BVwG zur Heranziehung als wasserbautechnischer Person bestellten Sachverständigen, alle Sachverständigengutachten durch ausländische SV neu zu erstellen. Betreffend den Gestaltungswettbewerb würden die Steuerzahler:innen zu Recht erwarten, dass das Siegerprojekt auch tatsächlich umgesetzt werde, aber das Gegenteil solle plötzlich passieren. Schließlich betonte die bP1, es sei im Interesse aller Beteiligten, dass die Mittel der Steuerzahlungen effektiv und im Einklang mit den festgelegten Zielen eingesetzt würden und ersuchte das BVwG um Berücksichtigung dieser Aspekte bei der weiteren Verfahrensführung. Abschließend beantragte die bP1 einen Ortsaugenschein und ersuchte abermals um Übermittlung eines Inhaltsverzeichnisses bzw. um Information, welcher ihrer Schriftsätze in den Akt aufgenommen worden seien.

1.3.61. Mit Stellungnahme vom 06.09.2024 (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 202) teilte die bP8 mit, dass die belangte Behörde 1 Unterlagen im Zusammenhang mit der 2. HL-VO vorlegte. Diese Unterlagen würden in Verbindung mit dem Vorbringen der bP8 beweisen, dass die Verbindungsbahn nicht von der 2. HL-VO umfasst sei.

Offensichtlich verwechsle die belangte Behörde 1 „Verbindungsstrecke“ mit „Verbindungsbahn“. Diese seien jedoch nicht ident und habe die damalige BReg diese auch nicht als ident betrachtet. Die damalige BReg habe in den von der belangten Behörde 1 vorgelegten Unterlagen von einer „Verbindungsstrecke im Raum Wien“ gesprochen. Es werde hier somit bereits der Terminus „Raum Wien“ verwendet, allerdings in Verbindung mit Strecke. Wo genau diese „Verbindungsstrecke im Raum Wien“ geführt wird, sei zum damaligen Zeitpunkt noch nicht festgelegt gewesen.

Die „Verbindungsstrecke“ sei in der 2. HL-VO in den Tatbestand „Raum Wien – St. Pölten“ aufgenommen, gemeint gewesen sei im „Raum Wien“ aber nach wie vor die noch nicht bestehende „Verbindungsstrecke“, wie aus den Unterlagen hervorgehe.

In dem Vortrag an den Ministerrat werde ausdrücklich festgehalten, dass die Planung der Streckenteile der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG übertragen worden sei (S. 2 des Ministerratsvortrags). Aufgrund dieser Planungen sei die Verbindungsstrecke („Lainzer Tunnel“) dann mit Verordnung vom 3. Dezember 1993 als Teil der Hochleistungsstrecke Raum Wien – St. Pölten bestimmt worden und nicht die „Verbindungsbahn“.

Aus der Verordnung vom 3. Dezember 1993 ergäbe sich „ganz eindeutig“, dass die Verbindungsbahn nicht Teil der Verbindungsstrecke und somit nicht Streckenteil der Hochleistungsstrecke sein könne: „Die neu herzustellende Verbindungsstrecke zwischen der West- und Südbahn schwenkt unter die Verbindungsbahn ein...“.

Da diese Verbindungsstrecke teilweise unter der Verbindungsbahn durchführe, könne die Verbindungsbahn unmöglich Teil der Verbindungsstrecke sein. Es handle sich um zwei gänzlich unterschiedliche Bahnen: die Verbindungsbahn und die Verbindungsstrecke („Lainzer Tunnel“). Sie könne somit auch nicht Teil der viergleisigen Hochleistungsstrecke sein. Eine Hochleistungsstrecke sei demnach nur eine Strecke, die von der BReg zu einer solchen erklärt wurde. Die „Verbindungsbahn“ sei jedoch nicht zu einer solchen erklärt worden. Die belangte Behörde verwechsle „Verbindungsstrecke” mit „Verbindungsbahn”.

Deshalb sprach sich die bP8 gegen die Beauftragung eines Sachverständigen aus dem Eisenbahnwesen aus, da ein solcher nichts zur Klärung einer – wie hier – Rechtsfrage beitragen könne.

1.3.62. Die PW brachte in einer Stellungnahme vom 06.09.2024 (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 204) vor, dass die bP8 bei der Zitierung der „Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betreffend die Bestimmung des Trassenverlaufs der Verbindungsstrecke zwischen West-, Süd- und Donauländebahn (‚Lainzer Tunnel') im Zuge der Hochleistungsstrecke Raum Wien – St. Pölten" (BGBl. Nr. 824/1993) verkenne, dass die Definition des gegenständlichen Streckenabschnitts als Hochleistungsstrecke bereits mit der 2. HL-VO erfolgt sei. Das gegenständliche Vorhaben, die Verbindungsbahn, sei eindeutig Teil der Hochleistungsstrecke „Raum Wien – St. Pölten" gemäß Z 1 der 2. HL-VO.

Der angefochtene Bescheid sei jedenfalls von der zuständigen Behörde erlassen worden, wie auch aus den Materialien hervorgehe. Die Verordnung sei im Kontext einer umfassenden Modernisierung und Erweiterung der österreichischen Eisenbahninfrastruktur erlassen worden, die in den späten 1980er Jahren vorangetrieben worden sei. Die Entscheidung, den Begriff „Wien" in den Verordnungspunkten durch „Raum Wien" zu ersetzen, unterstreiche die Absicht, die Verbindungsbahn zu erfassen.

Auf Betreiben des damaligen Verkehrsministers Dipl.-Kfm. Ferdinand LACINA wurde in der zweiten Hälfte der 1980er Jahre das sogenannte ADL-Gutachten „Konzeption und Erarbeitung der Planungsvorgaben für das Hochleistungsstreckennetz Österreichs" von der amerikanischen Unternehmensberatungsfirma Arthur D. Little (ADL) erstellt. Dieses Gutachten bildete eine der Grundlagen für die Modernisierung der Eisenbahn in Österreich, vor allem, da es mit der politischen Wende und dem Fall des Eisernen Vorhanges im Jahr 1989 zu einem erhöhten Bedarf an leistungsfähigen Verkehrsverbindungen kam.

Diese Entwicklungen unterstreiche die Bedeutung Wiens als zentraler Verkehrsknotenpunkt und seien bei der Auslegung des Begriffs „Raum Wien" der 2. HL-VO zu berücksichtigen. Der Kontext spreche für eine weite Auslegung des Begriffes.

Bezüglich der Erklärung von bestehenden Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken würden sowohl ganze Eisenbahnen als auch Teilstrecken zu Hochleistungsstrecken erklärt werden können. Prinzipiell würden alle bestehenden und geplanten Eisenbahnen im Rechtssinne zu Hochleistungsstrecken erklärt werden können. Eine wörtliche Auslegung des § 1 Abs. 1 HLG im Hinblick auf „geplante Eisenbahnen" würde jedoch bedeuten, dass nur solche Eisenbahnen oder Teilstrecken zu Hochleistungsstrecken erklärt werden können, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des HLG bereits geplant waren. Die historische und systematische Interpretation ergäbe jedoch, dass auch künftige Eisenbahnen und diese im Stadium der Planung zu Hochleistungsstrecken erklärt werden können. Zudem würden die Voraussetzungen für die

Erklärung der Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken – besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen oder für den Nahverkehr – ausdrücklich vorliegen.

Der Entwurf für die später als 2. HL-VO erlassene Verordnung vom 21.06.1989 erwähne „Raum Wien“ in Punkt 12: „die Verbindungsstrecke zwischen West- und Südbahn im Raum Wien“. Im Protokoll der 105. Sitzung vom 03.07.1989 wurde zwar Punkt 12 des Entwurfes gestrichen, allerdings unter gleichzeitiger Änderung des Wortes „Wien“ der Punkte 1 und 6 auf „Raum Wien“. Punkt 1 des Entwurfes vom 21.06.1989 war „Wien – St. Pölten – Linz – Salzburg – Staatsgrenze bei Salzburg“, insofern handelt es sich hier um die Weststrecke. Mit der Änderung auf „Raum Wien – St. Pölten“ sei eben nicht nur die Weststrecke erfasst, sondern auch die (bestehende und damals schon und bis heute für die Durchbindung des Hauptbahnnetzes unverzichtbare) Verbindungsbahn.

Die Änderung des Begriffs „Wien“ zu „Raum Wien“ in den Verordnungspunkten 1 und 6 des Protokolls der 105. Sitzung vom 03.07.1989, sowie die Übernahme in Z 1 und 7 der 2. HL-VO signalisiere eine weite Auslegung der betroffenen Streckenabschnitte. Diese gehe – entsprechend den tatsächlichen betrieblichen Verhältnissen – über das bloße Zuführen der Hauptstreckenachsen zu einem der damaligen Kopfbahnhöfe in Wien hinaus und habe die damals bereits notwendige und laufend praktizierte Querverbindung dieser magistralen Achsen, um Zugläufe, insbesondere des Fernverkehrs, in alle Richtungen weiterzuführen gewährleistet.

Füge man bei der West- und Südstrecke den Begriff „Raum“ zu „Wien“ hinzu, erfasse dies nicht nur die Hauptstrecken, sondern es fallen darunter jedenfalls die diesen Strecken betrieblich zugeordneten Verbindungsstrecken und unter diesen zumindest die in dieser Hinsicht zentrale Bedeutung einnehmenden und bereits bestehenden Äste der Verbindungs- und der Donauländebahn. Daher erkläre der Begriff „Raum Wien“ in der 2. HL-VO die – schon 100 Jahre zuvor bestehende – Verbindungsbahn zur Hochleistungsstrecke und es sei klar ersichtlich, dass der Verordnungsgeber bei der Wahl des Begriffs eine Einbeziehung der Verbindungsbahn beabsichtigt habe (OZ 204, S. 6-9).

Der Trassenverlauf des „Lainzer Tunnels“ in der 824. Verordnung, BGBl Nr. 824/1993, habe ausdrücklich als Hochleistungsstrecke normiert werden müssen, da es sich um eine neue Neubaustrecke gehandelt habe, die erst im Planungsstadium gewesen sei. Die Materialien würden zeigen, dass eine explizite Nennung der Verbindungsbahn nicht erforderlich gewesen sei, da die Verbindungsbahn als bestehende Eisenbahn ohnehin integrierter Bestandteil der 2. HL-VO geworden sei.

Vielmehr hätte der Lainzer Tunnel als Eisenbahnteilstrecke in Planung nach § 1 Abs. 1 HLG mit der 824. Verordnung im Jahr 1993 zu einer Hochleistungsstrecke erklärt werden müssen. 1989 seien die Voraussetzungen dafür noch gar nicht vorgelegen. Zunächst sei durch die 2. HL-VO die Verbindungsbahn angesichts ihrer besonderen Verkehrsbedeutung gemeint gewesen, wenn die bestehenden Strecken im Raum Wien zur Hochleistungsstrecke erklärt wurden. Erst in einem nächsten Schritt sei der neu geplante Lainzer Tunnel zur (künftigen) Hochleistungsstrecke erklärt worden.

1.3.63. Mit Stellungnahme vom 05.09.2024 (dazu Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZen 205 und 206) legte die bP6 dar, dass aufgrund der fehlenden wesentlichen Informationen insb. im Rahmen der UVP eine meritorische Entscheidung durch das BVwG nicht möglich und eine Zurückverweisung geboten sei.

1.3.63.1. Die bP6 wandte sich insbesondere gegen die geplanten Baumrodungen; die jüngst eingearbeitete Idee der PW, Bäume zu verschenken, möge nicht als Projektänderung akzeptiert werden. Betreffend „LAND IN SICHT 311.3_Bericht in Anlehnung an das W-WBSchG-F01: Überarbeitung 2024 nach Verbesserungsauftrag“ ergebe sich das Verdacht, dass doch eine vollständige Datenbank aller vorhandenen Bäume existiere, aber in den Dokumenten zur UVP nicht dargestellt worden sei, und beantragte die bP6 deren Herausgabe inkl. aller Karten. Unklar bleibe, ob erneut Bäume „übersehen“ worden seien. Die Abweichungen seien nicht gering. Das Betreten der Böschungen sie zur Zählung nicht notwendig, betreffend Bäume auf Privatgrundstücken seien die Eigentümer bereits kontaktiert worden und entsprechende Unterlagen wären heranzuziehen bzw. seien nun zumindest teilweise inkludiert worden. Die bP6 beantragte, dass neue unabhängige Sachverständige korrekte Umweltauswirkungen ermitteln. Auch sollte es den Sachverständigen möglich sein, mit heutiger Technik übersichtliche und unmissverständliche Darstellungsformen zu finden. Unter näherer Darlegung führt die bP6 aus, dass die aufgrund des Verbesserungsauftrages bereitgestellten Karten erneut nicht vollständig seien. Nicht verständlich sei, warum nicht alle Bäume dargestellt worden seien. Die bP6 beantragte die Erstellung von Baumkarten, auf denen sowohl alle Bäume mit einem Umfang > 40 cm als auch alle jene < 40 cm eingetragen werden, sowie die Heranziehung einer bestimmten Definition des Baumbegriffes. Ferner monierte die bP6 die Fehlerhaftigkeit bzw. mangelnde Nachvollziehbarkeit der neuen Darstellung und beantragte, alle angeblich zu schützenden 176 Bäume in Karten einzutragen und die Schutzmaßnahmen detailliert darzustellen sowie die Lage der verschwundenen 59 (oder mehr) Bäume in Karten darzustellen und neu hinzugefügte, bisher „unentdeckte“ Bäume ebenso in Karten als solche zu kennzeichnen. Zwischenzeitig seien auch Rodungen erfolgt. Die verwiesene Karte 311.24 sei nicht übermittelt worden und laut Auskunft der PW in der

mündlichen Verhandlung habe sie nie existiert. Zum Beweis für die vorgebrachten fehlerhaften Ermittlungen und fehlerhaften Grundlagendaten stellte die bP6 anhand von Fotos, Skizzen und Videos ausführlich dar, inwiefern Abweichungen bzw. Unstimmigkeiten vorliegen würden.

1.3.63.2. Beantragt wurde darüber hinaus, den Begriff „möglichst große und alte Bäume“ fachlich genauer auszuführen und die Herkunft der Neupflanzungen im Vorfeld der Baumaßnahmen zu klären. Vorsorglich werde beantragt, dass unabhängige Sachverständige Fachgebiet Bau, Eisenbahnbau ermitteln mögen, ob weitere Bäume und Grünflächen geschützt werden können. Weiters führte die bP6 ins Treffen, dass die von der PW beauftragte Agentur „Land In Sicht“ bereits von dieser beauftragt sei und wies auf die Prüfung einer möglichen wirtschaftlichen Abhängigkeit der Sachverständigen „Revital“ hin. Auch werde durch die Akzeptanz der unvollständigen oder ungenauen Informationen die Befangenheit der Prüfbehörden bewiesen. Die Behörde habe kein umfassendes Abbild der Realität gewinnen können.

1.3.63.3. Auch sei die gebotene vollständige Darstellung der Auswirkungen in mehreren Fachbereichen nicht erfolgt. Die Entscheidung, welche Informationen aus vermeintlich rechtlichen oder anderen Gründen der Behörde angeboten werden und welche nicht, könne nicht projektwerbenden Parteien überlassen und eine fehlerhafte Aufbereitung vom BVwG nicht nachträglich ausgeglichen werden. Die im Bescheid geforderten Auflagen seien mit den vorhandenen Unterlagen gar nicht erfüllbar. Außerdem wären bei Kenntnis des Zerstörungsausmaßes wesentlich präzisere und erweiterte Schutzmaßnahmen verlangt worden. Auch seien einige Punkte der Einwendung der bP6 an die belangte Behörde 1 vom 22.01.2021 Seite 3 nicht ausreichend behandelt und speziell das Ersuchen um detaillierte Darstellung der beanspruchten Bäume bis heute ignoriert worden. Das vom UVP-G 2000 vorgeschriebene Ziel der Bürger*innenbeteiligung müsste nun vom BVwG ausgeglichen werden; die bP6 beantragte eine große neuerliche Informationsveranstaltung, bei der das Projekt mit seinen Auswirkungen korrekt dargestellt werde. Die bP6 sei nicht der Ansicht, dass eine „Heilung“ der Verfahrensfehler möglich sei. Abschließend wurde vor dem Hintergrund nationaler und unionsrechtlicher Vorgaben, darunter ua. das Vorsorgeprinzip, im Wesentlichen eine umfassende Prüfung der Erhebung und Rodungsmaßnahmen und eine sofortige Aussetzung der Rodungsmaßnahmen beantragt.

1.3.63.4. Mit einer weiteren Stellungnahme vom 05.09.2024 monierte die bP6 die Dauer des Verfahrens und erhob den Einwand der Unzuständigkeit der erstinstanzlichen Behörde. Im Lichte des Vorwurfs der durchaus unfreiwilligen bzw. unabsichtlichen Befangenheit könne sie nicht akzeptieren, dass die auf Aufforderung des BVwG zur Verfügung gestellte interne

Recherche der belangten Behörde zum Thema Hochleistungsstrecke für das Gericht im Hinblick auf eine unabhängige Entscheidung ausreichend wäre. Es werde jedenfalls die Zuziehung eines unabhängigen, von allen Parteien akzeptierten Experten beantragt, die direkten Zugang zu den Archiven und Büros erhielten. In diesem Zusammenhang machte die bP6 den Inhalt des Schreibens des BMAW-A – II/D/11 (Verkehrs-Arbeitsinspektorat Schienenbahnen) vom 26.08.2025, einschließlich der beigelegten Unterlagen, vollumfänglich zu eigen und ersuchte um Beifügung zum Akt. Mit dem Bau des Lainzer Tunnels sei klar geworden, dass die Verbindungsbahn keine Hochleistungsstrecke sei, sondern eine Nebenbahn. Weitere Beweise dafür habe die bP6 im österreichischen Staatsarchiv gefunden, wo es zB heiße: „Neue Zulaufstrecke von der Westbahn zur Südbahn, Streckenabschnitt Donauländebahn – Hadersdorf / Weidlingau“.

1.3.63.5. Auch wolle die bP6 auf die den Steuerzahler:innen entstehenden Kosten, insbesondere auch für die unzähligen (zusätzlichen) Sachverständigen, hinweisen. Die bP6 monierte eine Befangenheit des neuen SV DI PFISTERER und beantragte dessen Nichtbeauftragung. Ferner wies sie auf die durch den „sinnlosen“ Gestaltungswettbewerb entstandenen Gesamtkosten hin und brachte – ebenso wie die bP1 (vgl. Punkt 1.3.54) – vor, dass die Steuerzahler:innen zu Recht erwarten würden, dass das Siegerprojekt auch tatsächlich umgesetzt werde, aber das Gegenteil solle plötzlich passieren. Es sei im Interesse aller Beteiligten, dass die Mittel der Steuerzahlungen effektiv und im Einklang mit den festgelegten Zielen eingesetzt würden; das BVwG wurde um Berücksichtigung dieser Aspekte bei der weiteren Verfahrensführung ersucht.

1.3.63.6. Die bP6 wies auch darauf hin, dass aus dem Titel Attraktivierung der Verbindungsbahn Arbeiten bezahlt und beauftragt wurden und werden, jedoch kein gültiger UVP-Bescheid vorliege. Beispielsweise würden in der Bossigasse 15 angeblich neue Parkplätze errichtet und würden dort Fledermäuse leben, auch sei in unmittelbarer Nähe mehrfach der geschützte Alpenbock gefunden worden. Das BVwG möge sicherstellen, dass eine unabhängige ökologische Bauaufsicht bestimmt werde (nicht Land In Sicht) und es sei an ihm zu prüfen, ob eine Umgehung der aufschiebenden Wirkung des Verfahrens vorliege. Zwischen konkreten Baumaßnahmen oder Planungsarbeiten wäre wohl zu unterscheiden. Bezüglich gemeldeter Bohrungs- und Rodungsarbeiten sei seitens des BVwG bereits über die mangelnde Zuständigkeit informiert worden. Inzwischen habe sich die Situation verschärft und man sähe das BVwG in der Pflicht. Abschließend enthielt die Stellungnahme eine Reihe von Screenshots zu offenen Vergabeverfahren aus dem Titel „Attraktivierung der Verbindungsbahn“.

1.3.64. Mit Schriftsatz vom 06.09.2024 (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZen 207, 208 und 213) äußerte sich die bP4:

1.3.64.1. Sie nahm auf die Anordnung vom 22.08.2024 des BVwG Bezug (oben II.1.4.49) und führte zu den aus ihrer Sicht durch das Vorhaben – insb. durch Entfernungen –betroffenen Bäumen bzw. sonstigem Bewuchs, einschließlich solchen, die aus ihrer Sicht als „Baumzeilen“ zu sehen wären, aus und beantragte weitere Ermittlungstätigkeiten idZ.

1.3.64.2. Sie führte auch zur Vorhabensänderung 3 und den dabei vorgelegten Unterlagen der PW betreffend die Versickerung von Niederschlagswässern aus und legte dazu privatsachverständige Äußerungen vor. Sie beantragte idZ – ua. hinsichtlich der Versickerungsmöglichkeiten von Niederschlagswässern – weitere Ermittlungstätigkeiten.

1.3.64.3. Die bP4 erstattete auch Vorbringen betreffend das Ausmaß der – aus ihrer Sicht – versiegelten Fläche und beantragte idZ (weitere) Ermittlungstätigkeiten.

1.3.64.4. Hinsichtlich der Frage der Zuständigkeit der belangten Behörden erklärte die bP4 ihren Anschluss an die Ausführungen des VAI sowie den Ausführungen in der Stellungnahme der bP8 vom 06.09.2024 (oben II.1.3.61.) an und brachte in ihrer Beschwerde vom 06.05.2022 vor, dass die „Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betreffend die Bestimmung des Trassenverlaufes der Verbindungsstrecke zwischen West-, Süd- und Donauländebahn („Lainzer Tunnel") im Zuge der Hochleistungsstrecke „Raum Wien-St. Pölten" (BGBl. Nr. 824/1993) den Trassenverlauf der Hochleistungsstrecke Wien – St. Pölten festlege. Die Verbindungsbahn sei dabei nicht erwähnt worden, die Bestimmung der TEN-Strecke als viergleisig sei erst später erfolgt. Zur Erklärung der Verbindungsbahn als Hochleistungsstrecke sei gemäß § 3 Abs. 1 Z 1 lit. a des Bundesgesetzes über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz) eine Strategische Prüfung erforderlich.

Mit Stellungnahme vom 06.09.2024 führte die bP4 aus, dass die belangte Behörde 1 besonders auf den Entwurf zur 2. Hochleistungsstreckenverordnung Z 12 „Verbindungsstrecke zwischen West- und Südbahn im Raum Wien“ verweise. Dabei werde allerdings das Datum dieses Entwurfs – 1989 – nicht erwähnt. Zu diesem Zeitpunkt seien die Form der Umsetzung der Verbindungsstrecke und deren Endziel – Westbahnhof oder heutiger Hauptbahnhof – aber noch nicht festgestanden. Erst ab 1999 sei diese Verbindung durch den Lainzer Tunnel verwirklicht worden, nachdem die Entscheidung gefallen war, den Hauptbahnhof statt des Südbahnhofs zu errichten.

Der Terminus „Verbindungsstrecke zwischen West- und Südbahn im Raum Wien“ sei daher ausschließlich als „Lainzer Tunnel“ (gemeint wohl: das Vorhaben „Lainzer Tunnel“) zu

verstehen. Die Verbindungsbahn wird nicht erwähnt, da sie eben keine Hochleistungsstrecke sei, diese verlaufe nämlich durch den „Lainzer Tunnel“. Dies werde auch durch den „Fachmann Dipl. Ing. Walter Brenner“ in seinen Publikationen zu den Hochleistungsstrecken bestätigt (Hinweis auf unter https://www.brenner-managementberatung.at/publikationen/ abrufbare Veröffentlichungen).

1.3.65. Mit Eingabe vom 18.09.2024 äußerte sich die PW – auch unter Vorlage einer Äußerung der von ihr zur Erstellung von Teilen der UVE beauftragten Person – zu den von den bP4, bP6 und der bP8 erstatteten Äußerungen hinsichtlich des Fachgebietes „Naturschutz“, insbesondere betreffend das Wr BSchG (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 214).

1.3.66. In einer Stellungnahme vom 17.09.2024 führte das VAI aus, dass, auch wenn die (gemeint: die Infrastruktur der) Verbindungsbahn aus rein technischer Sicht die Merkmale einer Hochleistungsstrecke aufweise (bzw. aufweisen würde) bedeute dies jedoch nicht, dass die Verbindungsbahn aus juristischer Sicht – bei Erfüllung der Voraussetzungen nach § 1 Abs. 2 HLG – eine „Hochleistungstrecke“ sei, sondern, dass die Verbindungsbahn zu einer Hochleistungsstrecke oder zu einem Teil einer Hochleistungsstrecke mittels Hochleistungsstreckenverordnung der BReg zu einer erklärt werden „könne“ (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 215).

1.3.67. Mit Eingabe vom 19.09.2024 legte die PW – unter Bezugnahme auf den Mängelbehebungsauftrag des BVwG – eine privatsachverständig ausgearbeitete Studie zu den indirekten CO_2-Emissionen vor. Sie legte allerdings auch umfassend dar, warum aus ihrer Sicht weder die UVP-RL, insb. nach deren Anhang IV, noch das UVP-G 2000, wobei das dort vorgesehene Klima- und Energiekonzept nach § 6 Abs 1 Z 1 lit e UVP-G 2000 ua. die Darstellung der vom Vorhaben ausgehenden klimarelevanten Treibhausgase und nicht auf die sämtlichen klima- und energierelevanten Faktoren der Errichtungsphase verlangen würde, die Beschreibung von indirekten CO_2-Emissionen, etwa aufgrund der eingesetzten Baumaterialien erfordere. Die PW legte auch eine Modifizierung der UVE – betreffend die Auswirkungen auf das Schutzgut Biologische Vielfalt (betreffend die Untersuchung von möglichen Varianten in Zusammenhang mit dem Schutz von Arten) – vor (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 216).

1.3.68. Mit Anordnung vom 20.09.2024 wurden die unter I.1.3.59. und I.1.3.61. erwähnten Unterlagen den Parteien übermittelt und für Äußerungen eine Frist unter Bezugnahme auf § 40 Abs. 5 Dritter Satz UVP-G 2000 gesetzt. Ebenso wurde Gehör zur beabsichtigten Heranziehung einer Sachverständigen für das Fachgebiet „Wasserbautechnik“ eingeräumt (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 219).

1.3.69. Mit vom 24.09.2024 datierendem Schriftsatz (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 221) äußerte sich die bP9 zu den Ermittlungsergebnissen für die Fachgebiete „Schall- und Erschütterungstechnik“ sowie „Humanmedizin“, wobei sie einen Ermittlungsmangel hinsichtlich der zur Beurteilung der „Zumutbarkeit“ der relevanten Immissionssituation behauptete.

Sie führte auch zur Frage der Zuständigkeit der belangten Behörden aus und äußerte sich zur beabsichtigten Bestellung eines Sachverständigen für das Fachgebiet Eisenbahnbetrieb: Aus den vorgelegten Urkunden (dem Vortrag an den Ministerrat vom 21.06.1989, dem Protokoll der 105. Sitzung der Koordinationskommission vom 03.07.1989 und einem Aktenvermerk vom 05.12.1989) lasse sich nichts über die Hintergründe für die Streichung des ursprünglich in Z 12 der Verordnung enthaltenen Tatbestandes „Verbindungsstrecke zwischen West- und Südbahn im Raum Wien“ entnehmen. Was der Grund für die Streichung des Tatbestandes war, sei in den vorgelegten Urkunden nicht erörtert worden. Insbesondere finde die Schlussfolgerung der belangten Behörde 1, wonach die Ergänzung durch das Wort „Raum“ die Verbindungsbahn bereits erfasse und somit eine explizite Nennung derselben obsolet geworden sei, in den vorgelegten Materialien keine Stütze. Hinsichtlich der Interpretation von Z 1 bzw. Z 7 der 2. HL-VO sei darauf hingewiesen worden, dass der Wortlaut des Begriffs „Raum Wien“ allein noch nicht die „Verbindungsstrecke“ zwischen der West- und der Südbahn erfasse.

Nach der zum Zeitpunkt der Kundmachung der 2. HL-VO geltenden Rechtslage habe ohne die Erklärung einer Eisenbahnstrecke zur Hochleistungsstrecke keine Trassenverordnung (§ 3 HLG, idF BGBl. 576/1989) samt den damit verbundenen Bauverboten bzw. -beschränkungen (§ 5 Abs. 1 HLG, idF BGBl. 576/1989) erlassen werden können. Gemäß der verfassungskonformen Interpretation müsse einer solchen Auslegung der Vorzug gewährt werden, die fremde Rechte am wenigsten belaste. Daher könne der in der 2. HL-VO verwendete Begriff „Raum Wien” nur so verstanden werden, dass er lediglich die Endpunkte der in Z 1 und Z 7 genannten Eisenbahnen in Wien (Westbahn in Z 1 und Südbahn in Z 7) erfasse, nicht aber die dazwischenliegenden Eisenbahnen wie die Verbindungsbahn.

1.3.70. Mit Stellungnahme vom 26.09.2024 sprachen sich die bP2 und bP3 gegen eine Heranziehung eines Sachverständigen aus: Sie brachten auch dazu vor, dass es sich bei der Frage, ob es sich bei der Verbindungsbahn um eine Hochleistungsstrecke handelt, um eine Rechts- und nicht um eine Tatsachenfrage handele, weil kein Sachverhalt zu ermitteln sei. Sie sprachen sich auch gegen den vom BVwG zur Bestellung beabsichtigten Sachverständigen aus, weil dieser befangen sei, da er wegen der „Monopolstellung“ der PW von dieser wirtschaftlich abhängig sei. Auch würden die Stellungnahmen der bP8 vom 21.08.2024 und 06.09.2024

zeigen, dass es für die Verbindungsbahn keine Rechtsgrundlage gäbe, diese als Hochleistungsstrecke zu qualifizieren. Die bP2 und die bP3 brachten ferner vor, dass der erkennende Senat „per se“ befangen sein „könnte“, weil er, obwohl gewichtige Gründen für die „Nichtigkeit“ der verwaltungsbehördlichen Verfahren vorliegen würden, das Verfahren noch führe. Es würde der schon „fast greifbare“ Eindruck entstehen, dass der erkennende Senat seine Entscheidung ohnehin bereits getroffen habe; und zwar zugunsten der PW. Auch habe der Senat sich in Erledigungen der Wortfolge „...zu obigen GZen verbunden geführten Rechtssachen betreffenden die Genehmigung des Vorhabens Aktivierung (sic[!], gemeint wohl: Attraktivierung) der Verbindungsbahn handelt....“. Allein mit dieser Aussage präjudiziere sich der Senat; denn es gehe um die „Überprüfung“, „ob die Genehmigung erteilt“ worden sei. Zu diesen Argumenten käme noch, dass die beschwerdeführenden Parteien laufend auf das Neuerungsverbot hingewiesen würden, die PW hingegen sogar „maßgebliche“ Projektänderungen einbringen könne (unter Hervorhebung von „Genehmigung“) (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 223).

1.3.71. Mit am 26.09.2024 beim BVwG eingelangter Eingabe äußerte sich die bP6 zur Frage der Anzahl betroffener Bäume, der Auswirkung auf das Schutzgut Boden durch Versiegelung, zu den Schallauswirkungen und zur Zuständigkeitsfrage (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 224).

1.3.72. Mit Eingabe vom 26.09.2024 äußerte sich die PW zu den Ermittlungsergebnissen Verkehr (Straße) und betreffend Schall und Erschütterungen (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 225).

1.3.73. Mit Schriftsatz vom 01.10.2024 nahm die bP4 zu den Ermittlungsergebnissen Verkehr Stellung, zeigte dabei eine aus ihrer Sicht „unzureichende“ – weil den Euro Radwegverkehr nicht einbeziehende – Modellierung, wandte sich gegen die Heranziehung der SV10, äußerte sich zur Plausibilität der Verkehrsuntersuchung Schiene (Betriebsprogramm) unter Hinweis auf die Beantwortung einer parlamentarischen Anfrage iZm § 69 AWG betreffend Abfalltransporte und zur Notwendigkeit von Lärmschutzwänden iZm in Anbetracht der Auswirkungen der Verordnung (EU) 2019/774 der Europäischen Kommission zur Änderung der TSI-Noise-Richtlinie (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 230).

1.3.74. Am 02.10.2024 fand eine weitere Tagsatzung der mündlichen Verhandlung statt (diese im Folgenden: **mV6**; die darüber aufgenommene Verhandlungsschrift: **VHS6**; Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 232). In dieser Tagsatzung wurde die Zuständigkeit der belangten Behörden, insb. die Frage, ob die Infrastruktur der Verbindungsbahn nach dem HLG zu einer Hochleistungsstrecke erklärt worden war, erörtert:

1.3.74.1. IZm der Frage der Zuständigkeit der belangten Behörden führte die bP4 aus, dass die Hochleistungsstrecken-Verordnung keinen Interpretationsspielraum iS des § 6 ABGB offen lasse und regte die Einleitung eines Gesetzes- bzw. eines Verordnungsprüfungsverfahrens durch den Verfassungsgerichtshof an. Der Text der Trassenverordnung zum „Lainzer Tunnel“ führe aus, dass die Hochleistungsstrecke unter die Verbindungsbahn ,,einschwenke“. D

1.3.74.2. Die bP9 schloss sich der Anregung der bP4 an, ein Verordnungsprüfungsverfahren beim Verfassungsgerichtshof einzuleiten, um die Frage rechtsverbindlich zu klären, ob der Begriff „Raum Wien” in Z 1 der 2. HL-VO dem Bestimmtheitsgebot des B-VG entspreche.

1.3.74.3. Die bP8 brachte idZ vor, dass seitens der belangten Behörde 1 ein Missverständnis vorliege, weil diese die „Verbindungsstrecke“ mit der „Verbindungsbahn“ verwechsle. In den Materialien zu der 2. HL-VO werde explizit von der „Verbindungsstrecke“ gesprochen. Die Verbindungsbahn bestehe bereits seit 100 Jahren und könne, obwohl sie besteht, nicht unter den Begriff einer „Hochleistungsstrecke“ subsumiert werden. Selbst der Verordnungsgeber sei davon ausgegangen, dass die Verbindungsbahn keine Hochleistungsstrecke ist, weil er ansonsten keine Trassenverordnung zum „Lainzer Tunnel“ erlassen hätte. In dieser Trassenverordnung, die dem BVwG vorliegen würde, werde davon ausgegangen, dass der „Lainzer Tunnel“ und die „Verbindungsbahn“ zwei verschiedene Bahnen (gemeint: „Eisenbahnen“ bzw. „Strecken“ oder „Streckenteile“) seien. Somit könne es sich bei der Verbindungsbahn nur um eine „Nebenbahn“ handeln. Wenn die Zuständigkeit der belangten Behörde 1 bejaht werde, würde der bP8 „de facto“ das Recht genommen, gegen den Bescheid vorzugehen und eine aufschiebende Wirkung zu erreichen.

1.3.74.4. Die belangte Behörde 1 wiederum wies darauf hin, dass hinsichtlich des Detailgrads des Trassenverlaufes zwischen einer „generellen“ Hochleistungsstrecken-Verordnung der BReg und der „parzellenscharfen“ Trassenfestlegung im Trassenfestlegungsverfahren des Verkehrsministers zu unterscheiden sei. Jene Trassenfestlegung nach HLG erfolgte früher mittels Trassenverordnung und seit längerer Zeit – seit ca. 2005 – „gemeinsam“ mit dem eisenbahnrechtlichen Genehmigungsbescheid (gemeint also: als Bescheid uno actu mit dem eisenbahnbehördlichen Bau(genehmigungs-)bescheid). Sie gehe davon aus, dass die Materialien zur 2. HL-VO, die von der BReg erlassen wurde, ausreichend seien, um die Qualität der Verbindungsbahn als Hochleistungsstrecke und somit die Zuständigkeit der belangten Behörde 1 zu begründen. Aus jenen Materialien gehe hervor, dass die präzisere Bezeichnung ,,Verbindungsstrecke zwischen West- und Südbahn im Raum Wien“ durch den generellen Begriff ,,Raum Wien" in der Verordnung ersetzt worden sei; die „Verbindungsstrecke“ bzw. die „Verbindungsbahn“ aber von diesem erweiterten Anwendungsbereich der Verordnung

jedenfalls umfasst sein sollte. Unabhängig davon diene die „Verbindungsbahn“ der „Verbindung zweier Hochleistungsstrecken“ und stelle daher allein aufgrund dessen schon eine Hochleistungsstrecke dar.

1.3.75. In einer Stellungnahme vom 21.10.2024 führte die bP1 zur Zuständigkeitsfrage aus, dass sie sich im Wesentlichen den Ausführungen der bP6 und des VAI anschließe. Sie verwies auf die Entscheidung des Verfassungsgerichtshofes vom 28.06.2001, V51/00. In dieser habe der Gerichtshof den Trassenverlauf der Eisenbahnstrecke Wien – St. Pölten bestimmt, jedoch nur den Lainzer Tunnel aber nicht die Verbindungsbahn genannt. Letztere sei daher nur eine „Nebenbahn“. Sie äußerte sich auch zur beabsichtigten Sachverständigenbestellung (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZen 233 und 237).

1.3.76. Mit Eingabe vom 15.10.2024 erstattete die PW Vorbringen in Form der Vorlage eines von Dr. Klaus ZELENY zur Zuständigkeitsfrage verfassten Rechtsgutachtens. In diesem Gutachten legte der Autor insb. dar, warum er – insb. nun in Kenntnis von Materialien aus dem Entstehungsprozess zur 2. HL-VO – nun auch entgegen einer von ihm früher geäußerten Ansicht davon ausgehe, dass die Infrastruktur der Verbindungsbahn zur Hochleistungsstrecke erklärt worden sei (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 235).

1.3.77. Mit vom einen 20.10.2024 datierendem Schriftsatz äußerte sich die bP4 – weil ihr davor zwei Dokumente betreffend Auskünfte der UVE-Erstellerin betreffend die Verkehrsuntersuchung Straße erst nachträglich vom BVwG zur Verfügung gestellt worden seien – ergänzend zu den Ermittlungsergebnissen Verkehr, insb. jener der SV10. Sie äußerte sich auch zu den Unterlagen der PW nach I.1.3.61., wobei sie noch einmal darauf hinwies, dass sich die PW „weigere“, die Variante „Überführung Titlgasse-Tolstojgasse“ zu prüfen. Sie führte auch zur CO_2-Analyse aus (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 239).

1.3.78. Am 22.10.2024 bestellte das BVwG Dr. Hans WEHR (im Folgenden: **SV11**) zum Sachverständigen für das Fachgebiet „Eisenbahnbetrieb“. Am 22. und 23.10.2024 fanden auch eine weitere Tagsatzungen der mündlichen Verhandlung statt (diese im Folgenden: **mV7**; die darüber aufgenommene Verhandlungsschrift: **VHS7**; Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 240). In der mV7 gab der SV11 eine erste Äußerung betreffend die Bedeutung der Verbindungsbahn für den Eisenbahnverkehr aus eisenbahnbetrieblicher Sicht ab. Daran anschließend fand eine Erörterung statt. In der mV7 wurde auch Sachverständigenbeweis betreffend die Fachgebiete (bzw. Sachverhaltskomplexe) „Schall- und Erschütterungstechnik“ sowie „Humanmedizin“ aufgenommen.

1.3.79. Mit Eingabe vom 13.11.2024 nahm die PW eine Änderung des Antrags 1 durch Vorlage einer geänderten Projektunterlage betreffend den Bauablauf (Referenz im Einreichoperat: ON 482.1) vor (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 246).

1.3.80. Am 25.11.2024 übermittelte der SV11 dem BVwG ein schriftliches Gutachten zur Frage der Qualität der Infrastruktur der „Verbindungsbahn“ (im Folgenden: **SV-Gutachten 3**; Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 235).

1.3.81. Mit vom 12.12.2024 datierender Anordnung beraumte das BVwG vom 22. bis 29.01.2025 weitere Tagsatzungen der mündlichen Verhandlung an und gab an, in diesen Tagsatzungen Beweise zu den Fachgebieten „Eisenbahnbetrieb“, „Verkehr (auf der Straße)“, „Luftreinhaltetechnik“, „Schall- und Erschütterungstechnik“, „Wasser“, „Boden“, „Klima“, „Humanmedizin“, „Sach- und Kulturgüter“, „Landschaftsbild“ wie auch „Biologische Vielfalt / Naturschutz“ aufnehmen zu wollen. Das BVwG gab auch einen – wenn auch nur indikativen – Zeitplan an, in welcher Reihenfolge die Beweisaufnahmen stattfinden sollen. Das BVwG übermittelte den Parteien in einem Unterlagen, darunter das Gutachten des SV1, eine gutachterliche Stellungnahme (dieses Dokument im Folgenden: **SV-Gutachten 4**) von DI Birgit STRENN (im Folgenden: **SV12**), wobei diese später formal auch zur Sachverständigen bestellt wurde, sowie die vom 28.11.2024 datierende gutachterliche Stellungnahme (dieses Dokument im Folgenden: **SV-Gutachten 5**) der SV10 (zum Fachgebiet „Biologische Vielfalt / Naturschutz“, „Landschaft“ und „Sach- und Kulturgüterschutz“) – wobei das BVwG hier neben den auch die den für die Erstellung der SV-Gutachten 1 und 2 herangezogenen Sachverständigen gestellten Fragen und daneben auch noch Fragen insb. iZm der Alternativenprüfung nach der FFH-RL gestellt hatte, und setzte diesen auch gemäß § 40 Abs. 5 dritter Satz UVP-G 2000 eine Frist, zu den erwähnten Unterlagen bis zu einem angegebenen Zeitpunkt Stellung zu nehmen (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZen 251, 253, 255 und 306).

1.3.82. Mit Eingabe vom 18.12.2024 beantragte die bP4 die Vertagung der anberaumten Verhandlungstage, insbesondere in Form kürzerer und mit Berufstätigkeit von Mitgliedern von Bürgerinitiativen vereinbaren Einheiten von Verhandlungstagen sowie der verbindlichen Anberaumung der „verhandelten Fachgebiete“ (gemeint wohl: Der Fachgebiete, zu denen Beweise aufgenommen werden sollten) pro Verhandlungstag. Die anberaumten Tagsatzungen würden an sechs konsekutiven Werktagen in zwei Aufnahme folgenden Kalenderwochen liegen; an allen diesen Tagen sei die Verhandlung ganztägig anberaumt. Dies sei für Angehörige von Bürgerinitiativen, welche regelmäßig einer von der Verfahrensführung „Unabhängigen Berufstätigkeit“ nachgehen würden, unangemessen. Durch die gegenständliche Anberaumung sei Parteiengehör nicht gewährleistet; insbesondere, weil auch keine Zuschaltung ermöglicht

werde. Die Anberaumung von sechs konsekutiven Werktagen als ganztägige Verhandlungstage sei sowohl aus der Perspektive des Parteiengehörs wie auch der Waffengleichheit grob unangemessen; eine effektive Wahrnehmung der Parteienrechte sei nicht möglich. Durch die bloß „indikativen Anfangszeichen und Gliederung nach Fachgebieten – und die Nichtnennung eines genauen Zeitpunkts der Erörterung der Fachgebiete der Sachverständigen – werde eine Stellungnahme auf gleicher fachlicher Ebene der Privatsachverständige gröblich erschwert (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 263).

1.3.83. In seiner Stellungnahme vom 19.12.2024 zum SV-Gutachten 3 führte das VAI aus, dass die Verbindungsbahn bis dato nicht per Verordnung zur Hochleistungsstrecke erklärt worden sei und daher als Nebenbahn zu betrachten sei. Grundsätzlich treffe es zu, dass die Verbindungsbahn im Jahr 1989 eine Hauptbahn iS des § 4 Abs. 1 EisbG gewesen sei. Die Einordnung der Eisenbahnstrecken als Haupt- oder Nebenbahn sei jedoch durch die (eisenbahnrechtlich nicht genehmigungspflichtige) Dienstvorschrift A1 der Österreichischen Bundesbahnen erfolgt. In weiterer Folge sei die Verbindungsbahn jedoch weder zu einer Hochleistungsstrecke noch zu einer Hauptbahn erklärt worden und sei daher als Nebenbahn zu betrachten. Die im SV-Gutachten 3 enthaltene Angabe, dass die Ausweisung der Verbindungsbahn als Hochleistungsstrecke zum Zeitpunkt der Verordnungserlassung der 2. und 4. HL-VO aufgrund ihrer damaligen Spangenfunktion für die wichtigsten Eisenbahnmagistralen Österreichs verkehrlich und betrieblich alternativlos notwendig gewesen sei, treffe nicht zu: So sei die Verbindungsbahn nie als Hochleistungsstrecke ausgewiesen worden. Vielmehr sei die Trassenverordnung für den „Lainzer Tunnel" als Konkretisierung der diesbezüglichen Hochleistungsstrecken-Verordnung anzusehen. In der Trassenbeschreibung wird nur die Trasse des „Lainzer Tunnels" dargestellt. In dieser werde die Verbindungsbahn lediglich als gesonderter Bestandteil, jedoch nicht als Bestandteil der Hochleistungsstrecke beschrieben. Die Verbindungsbahn werde somit von der Trassenverordnung für den „Lainzer Tunnel" keinesfalls miterfasst, auch wenn sie durch den „Lainzer Tunnel" nicht obsolet gemacht werde (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 264).

1.3.84. In einer Eingabe vom 29.12.2024 wies die bP6 auf Spruchpunkt I.1.1. des Bescheid 1 (betreffend „Erklärung" von Dokumenten zum „Bescheidbestandteil") und aus ihrer Sicht klare Vorgaben für die Gestaltung der vom Vorhaben betroffenen Fläche einschließlich des Bereichs unter der Hochstraße hin; vom BVwG angedachte Auflagen müssten mit diesen Vorgaben abgestimmt werden (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 268).

1.3.85. Mit einer weiteren Eingabe vom 03.01.2025 beantragte die bP4 mit näherer Begründung dass von der Behandlung des Fachbereichs „Verkehr [Straße]" sowie von der

damit im Zusammenhang stehenden Behandlung aus schall- und erschütterungstechnischer Sicht an den Tagen der Abwesenheit von „Dipl.-Ing. Peter PELZ“ (23. und 24.01.2025) Abstand genommen und die Reihenfolge der anberaumten Fachbereiche dahingehend geändert werde, um einer Person (diese Weise nicht mehr ersetzbaren Sachverstand auf) die Teilnahme bei der Beweisaufnahme zu ermöglichen (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 271).

1.3.86. Mit vom 08.01.2025 datierenden Schriftsatz (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 273) äußerte sich das VAI zum SV-Gutachten 3. Es führte darin aus, dass die Verbindung Wien – St. Pölten nicht viergleisig sei, die Rechtsvorschriften würden nur zweigleisige Strecken definieren, die – wie im vorliegenden Fall – nebeneinanderliegen. Während in der 1. HL-VO der Streckenteil von St. Pölten nach Attnang-Puchheim präzise durch seinen Anfangspunkt und seinen Endpunkt festgelegt worden sei und somit dem bereits bestehenden Bestand entspreche, könne man der 2. HL-VO abweichend davon entnehmen, dass es sich um eine künftig geplante Hochleistungsstrecke handeln müsse und die bestehende Westbahn durch diese Verordnung gar nicht erfasst werde. Auch deswegen könne man der 2. HL-VO entnehmen, dass es sich nur beim Lainzer Tunnel um eine geplante Hochleistungsstrecke handeln könne und die bestehende Westbahn durch diese Verordnung gar nicht erfasst werde. Bei den „Verknüpfungen“ handle es sich offenbar um Bahnhöfe (sog. Abzweigbahnhöfe) oder um Abzweigstellen (Betriebsanlagen der freien Strecke). Daraus lasse sich in gleicher Weise ableiten, dass es sich nur beim Lainzer Tunnel um eine (geplante) Hochleistungsstrecke handeln könne, die mit der bestehenden Verbindungsbahn bzw. mit der bestehenden Westbahn mehrfach durch Abzweigbahnhöfe oder durch Abzweigstellen verbunden werde. Daraus könne jedoch nicht darauf geschlossen werden, dass damit auch die bestehende Verbindungsbahn ebenso wie die bestehende Westbahn von der 2. HL-VO mitumfasst sein könnten. Dass die bestehende Verbindungsbahn offenbar aus rein technischer Sicht die Merkmale einer Hochleistungsstrecke aufweise, bedeute nicht, dass sie damit gleich aus juristischer Sicht eisenbahnrechtlich als Hochleistungsstrecke behandelt werden dürfe, wenn sie nicht expressis verbis zu einer Hochleistungsstrecke erklärt worden sei. Durch den verordneten Lainzer Tunnel werde die Hochleistungsstrecke von St. Pölten nach Wien mit der Südbahn in Meidling verbunden, die ebenfalls mit der 2. HL-VO zu einer Hochleistungsstrecke erklärt worden sei. Daraus könne aber nicht geschlossen werden, dass mit dem Terminus „Raum Wien“ alle in Wien gelegenen Bahnstrecken (also nicht nur die Verbindungsbahn, sondern zum Beispiel auch die Wiener Schnellbahn, die „innere“ Franz-Josefs-Bahn und die Vorortelinie) umfasst seien könnten und diese als Hochleistungsstrecken angesehen werden müssten. Für den Lainzer Tunnel wurde der Trassenverlauf durch Verordnung bestimmt. Daraus ergäbe sich konkludent, dass die damit verordnete Hochleistungsstrecke nicht durch Ausbaumaßnahmen auf der bestehenden Verbindungsbahn eingerichtet werden habe könne

und somit die bestehende Verbindungsbahn von der Hochleistungsstrecken-Verordnung eben nicht erfasst sein könne.

Bei einer bestehenden Strecke, die nur ausgebaut werden müsse (wie eben im vorliegenden Fall bei der Verbindungsbahn), sei bereits ein Anfangspunkt und ein Endpunkt vorhanden, sodass keine Notwendigkeit für den Begriff „Raum Wien“ bestehe. Daraus ergäbe sich, dass die bestehende Verbindungsbahn keinesfalls von der HL-VO erfasst werde.

Sogenannte „viergleisige Abschnitte“ würden zwar als Begriff in der Verkehrspolitik, nicht jedoch im Eisenbahnrecht existieren. Bei vergleichbaren verkehrspolitischen Funktionen sei die BReg in der 1. und der 2. HL-VO signifikant anders vorgegangen. So sei die Pottendorfer Linie durch den Verlauf „Wien (einschließlich Terminal Inzersdorf) – Pottendorf – Wiener Neustadt“ (somit ohne „Raum Wien“) und die „klassische“ Südbahn durch den Verlauf „Raum Wien – Baden – Gloggnitz“ definiert worden. Es liegen daher beim viergleisigen Ausbau der Südachse zwei gesonderte Erklärungen zur Hochleistungsstrecke vor. Bei einer vergleichbaren Vorgangsweise der BReg beim viergleisigen Ausbau der Westachse wie bei der Südachse hätte diese in gleicher Weise die „klassische“ Westbahn und die „neue Westbahn“ jeweils gesondert zu Hochleistungsstrecken erklären müssen. Dies sei nicht geschehen. Daher handle es sich bei der Verbindungsbahn nicht um eine Hochleistungsstrecke.

1.3.87. Mit Anordnung vom 10.01.2025 forderte das BVwG die Parteien auf, Einsicht in die Gerichtsakten und dort in protokollierte Aktenstücke aus dem (vom damaligen Bundesminister durchgeführten) Ermittlungsverfahren betreffend die Erlassung der Verordnung Nr. 824/1993 vom 03.12.1993 (das ist bzw. war die Trassenverordnung zum Vorhaben „Lainzer Tunnel“), zu nehmen. Außerdem räumte das BV den Parteien die Möglichkeit ein, mittels einer Einrichtung zur Bild- und Tonübertragung (System Zoom) an den Tagsatzungen vom 22. bis 29.01.2025 teilzunehmen (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 276).

1.3.88. In ihrer Stellungnahme vom 12.01.2025 (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 277) zum SV-Gutachten 3 äußerte sich die bP8 dahingehend, dass es keine einzige Verordnung gäbe, die die hier gegenständliche Verbindungsbahnstrecke zu einer Hochleistungsstrecke erkläre. Mit der Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 03.12.1993 sei dann der Trassenverlauf der Verbindungsstrecke zwischen West-, Süd- und 3 Donauländebahn („Lainzer Tunnel“) im Zuge der Hochleistungsstrecke Raum Wien - St. Pölten festgelegt, und ergäbe sich aus der Verordnung, dass die Verbindungsbahn nicht als Hochleistungsstrecke gemeint sei, was sich auch aus den mit der Mitteilung des BVwG vom 10.01.2025 bereitgestellten Unterlagen ergebe.

Im Schreiben der HL-AG vom 26.02.1990 werde auf eine Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 19.07.1989 über die Übertragung der Planung und des Baus von Hochleistungsstrecken oder von Teilen derselben an die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG verwiesen. Diese Verordnung sei somit vor der 2. HL-VO erlassen. Es sei deshalb der Passus „Raum Wien-St. Pölten“ noch nicht enthalten. Aufgrund der 2. HL-VO sei mit der Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 29.1.1990 die Verordnung vom 19.7.1989 dahin geändert worden, dass als Hochleistungsstrecke auch St. Pölten - Raum Wien, einschließlich einer Verbindungsstrecke zur Südbahn geplant und gebaut werden solle. Es sei somit von einer Verbindungsstrecke die Rede, nicht von der bereits bestehenden Verbindungsbahn.

Die HL-AG habe aufgrund dieser Verordnung dann mit den Planungen begonnen und sei als eine Variante auch der Ausbau der Verbindungsbahn im Gespräch gewesen, als „Variante 9“. Diese Gesellschaft habe diese Variante (Verbindungsbahn) ausgeschieden und begründet, warum der „Ausbau der Verbindungsbahn zur Hochleistungsstrecke“ nicht möglich sei. Die aus den neun untersuchten Varianten zur Verordnung vorgeschlagene Trasse „Hawei tief mit Maxing“ (Variante 5) sei vorgeschlagen worden und mit der Verordnung vom 03.12.1993 auch festgelegt worden. Es handele sich hierbei um die Trasse mit dem „Lainzer Tunnel“. Dieser stelle die Verbindungsstrecke zur Südbahn dar.

1.3.89. Mit einem am 13.01 2025 beim BVwG eingelangten Konvolut an Schriftsätzen (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 278) äußerte sich die bP6 zu den ihr übermittelten Unterlagen. Sie führte dazu aus, dass zu prüfen wäre, ob die Bauzeit verkürzt werden könnte. Betreffend Auswirkungen auf das Schutzgut biologische Vielfalt legte die bP6 da das die Anzahl der Betrieb betroffenen Bäume korrekt ermittelt werden müsste (dies auch im Zusammenhang mit den Auswirkungen auf andere Schutzgüter); erforderlich sei eine vollständige und unabhängige Überprüfung der Baum zahlen. Erforderlich sei auch eine neue Auswahl der ökologischen Bauaufsicht. Auch müsse dabei die neue Versiegelung unabhängig vermessen und überprüft werden, um korrekte Werte zu erhalten. Die bP6 führte auch umfassend iZm der Frage, inwieweit die Infrastruktur der Anfangszeichen unten Verbindung waren“ als Hochleistungsstrecke zu sehen wäre aus. Die bP6 wies idZ auch auf einen Aufsatz von *Zeleny* (mit dem Titel: „Einige Rechtsfragen zu den Hochleistungsstrecken und den Transeuropäischen Netzen im Eisenbahnbereich“, ÖZV 2009/1, S. 16) hin.

Erkennbar in Zusammenhang den Wirkfaktor Schall monierte die bP6 die Vorkehrungen betreffend aktiven Lärmschutz unzureichend und nicht entsprechend der SchIV umgesetzt worden seien. Ebenso äußerte sich die bP6 Zum Fachbereich „Wasser“: Betreffend die

Entwässerungskonzepte sowie der UVP hätte man erhebliche Bedenken– der Bereich unter der Hochstraße biete erhebliches Potenzial für die Versickerung und Retention von Oberflächenwasser. Eine Versiegelung durch Parkplätze oder ähnliche Nutzungen würde das natürliche Wasseraufnahmevermögen drastisch reduzieren und die Entwässerungskapazitäten überfordern. Starkregenereignisse könnten dadurch zu Überflutungen führen. Die geplante Nutzung widerspreche den Prinzipien der Schwammstadt und der nachhaltigen Wasserbewirtschaftung, die auf dezentrale, naturnahe Lösungen setzen würden. Die bP6 führte auch aus, dass die geplante Errichtung eines Supermarkts und eines Parkplatzes unter der Hochtrasse im Widerspruch zu den Anforderungen einer nachhaltigen Stadtentwicklung stünden – es sei nicht akzeptabel, dass die Ergebnisse des Ideen- und Gestaltungswettbewerbs in der aktuellen Planung ignoriert würden. Die bP6 legte sodann näher dar, warum die derzeitige Planung aus ihrer Sicht gesetzlichen Anforderungen widersprechen würde.

1.3.90. Auch die Standortanwältin äußerte sich und führte zu Qualität der Infrastruktur „Verbindungsbahn“ als Infrastruktur iSd § 1 HLG aus. Ansonsten führte sie noch mit dem Vorhaben verbundene Wirkungen ins Treffen und äußerte sich zu den ergänzenden (sachverständigen) Ermittlungsergebnissen des BVwG betreffend den Arten- und Baumschutz sowie zu den Auswirkungen auf das Schutzgut „Landschaft“ (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 279).

1.3.91. Die PW legte am 15.01.2025 (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZen 281 und 282) geänderte Projektunterlagen die landschaftspflegerische Begleitplanung (jeweils in der 5. Abänderung gegenüber der dem Antrag 1 bei ursprünglicher Einreichung angeschlossener Projektunterlagen), den UVE-Fachbeitrag (Fassung ON 311.1-5.AE) (dieses Konvolut an die Anträge 1 und 2 abändernden Projektunterlagen im Folgenden: **Vorhabensänderung 4**) und ein Privatsachverständigengutachten betreffend die Auswirkungen auf das Schutzgut „biologische Vielfalt“ sowie eine Äußerung zum Gutachten der SV9 vor. Die PW legte in einem Schriftsatz von diesem Tag auch dar, dass aus ihrer Sicht die Anwendung des Wr BSchG insb. angesichts der Erkenntnisse des Verfassungsgerichtshofs vom 03.10.2023, E 977/2022 und 04.10.2023, E 610/2022, mit denen eine „bedeutende Klarstellung zur Abgrenzung der Bundeskompetenz im Bereich des Eisenbahnwesens“ erfolgt sei, aus. Die Entscheidung E 977/2022 befasse sich mit der Abgrenzung der Kompetenzen im Bereich des Baurechts. Das Baurecht sei aus kompetenzrechtlicher Sicht grundsätzlich in Art. 15 B-VG verortet und falle damit in die Kompetenz der Länder. Vor dem Hintergrund, dass auch das Baumschutzrecht der Generalklausel zu Gunsten der Länder des Art. 15 B-VG „unterfalle“, könnten die Grundsätze des zitierten Erkenntnisses auch auf den gegenständlichen Sachverhalt übertragen werden.

Dem Landesgesetzgeber stünde die Möglichkeit frei, Anlagen keinen baumschutzrechtlichen Regelungen zu unterwerfen. Für die im gegenständlichen Fall notwendige Entfernung von Bäumen für die „Errichtung einer Eisenbahnanlage“ im Lichte der zuvor erwähnten Erkenntnisse des Verfassungsgerichtshofs der Bundeskompetenz nach Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG. Es sind damit ausschließlich bundesrechtliche Bestimmungen einschlägig. Eine Anwendung des Wr BSchG sei nicht möglich: Die Aufzählung in § 18 Wr BSchG wäre bloß „demonstrativer Natur“ und es bleibe grundsätzlich Raum dafür, auch das „Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen“ als „mitumfasst“ zu sehen.

Zur von der bP4 behaupteten Unzulässigkeit des mit Schriftsatz vom 12.04.2024 „eventualiter“ gestellten Antrags auf Genehmigung nach § 4 Wr BSchG entgegnete die PW, dass für die Bestimmung der sachlichen und funktionellen Zuständigkeit der zugrunde liegende Sachverhalt entscheidend sei, wobei die Zuständigkeit nicht durch die rechtliche Qualifikation der PW, sondern durch den – hier unveränderten – Sachverhalt selbst abgegrenzt werde (Hinweis auf Köhler in *Brandtner/Köhler/Schmelz* [Hrsg.], VwGVG Kommentar [2020] § 28 VwGVG Rn. 38, sowie *Altenburger* in *Altenburger*, aaO, § 5 UVP-G, Rn. 23). Ob die Genehmigung nun in Form einer „eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung“ oder „nach dem Wiener Baumschutzgesetz“ erfolge, ändere den Sachverhalt – die notwendige Entfernung von Bäumen – nicht. Damit könne, weil das BVwG auch über die „landesrechtlichen Materien“ abzusprechen habe, auch keine Unzuständigkeit vorliegen.

Zur von der bP4 behaupteten Unzulässigkeit des mit Schriftsatz vom 12.04.2024 „eventualiter“ gestellten Antrags auf Genehmigung nach § 4 Wr BSchG entgegnete die PW, dass für die Bestimmung der sachlichen und funktionellen Zuständigkeit der zugrunde liegende Sachverhalt entscheidend sei, wobei die Zuständigkeit nicht durch die rechtliche Qualifikation der PW, sondern durch den – hier unveränderten – Sachverhalt selbst abgegrenzt werde (Hinweis auf Köhler in *Brandtner/Köhler/Schmelz* [Hrsg.], VwGVG Kommentar [2020] § 28 VwGVG, Rn. 38, sowie *Altenburger,* aaO, UVP-G, § 5 UVP-G, Rn. 23). Ob die Genehmigung nun in Form einer „eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung“ oder „nach dem Wiener Baumschutzgesetz“ erfolge, ändere den Sachverhalt – die notwendige Entfernung von Bäumen – nicht. Damit könne, weil das BVwG auch über die „landesrechtlichen Materien“ abzusprechen habe, auch keine Unzuständigkeit vorliegen.

1.3.92. In einer Eingabe vom 15.01.2025 (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 283) legte die bP4 Folgendes dar:

1.3.92.1. Die indikativ verlautbarte Abfolge der „Fachbereichsthemen“ in der für den 22. bis 29.01.2025 geplanten mündlichen Verhandlung sie in ihrem Recht auf ein faires Verfahren

verletzen. Es entspreche nicht dem Gebot der Waffengleichheit, wenn eine Bürgerinitiative, die sich aus ehrenamtlich tätigen Mitgliedern zusammensetze, der PW, die durch beruflich mit der Durchsetzung des ggst. Vorhabens befasste hauptberuflich tätige Personen vertreten wäre, an sechs Verhandlungstagen in Folge gegenübertreten müsse – ohne die Möglichkeit zu haben, ihre Ressourcen einteilen zu können, da nicht einmal eine klare Tagesagenda vorliege – um, unbeschadet der beruflichen und privaten Verpflichtungen ihrer Mitglieder, zu allen von den Sachverständigen gemachten Aussagen zu zahlreichen unterschiedlichen Fachbereichen jederzeit auf gleichem fachlichen Niveau replizieren zu können. Die bP4 führte weiters Tatsachen ins Treffen die bisherigen Ausführungen im Verfahren durch die PW, wonach die Errichtung eines Nahversorgers, eines dazugehörigen Parkplatzes und einer Polizeistation bei der Auhofstraße nicht Gegenstand des Vorhabens sei, fraglich erscheinen lassen würden. Sie rückte auch, dass der im Bescheid 1 vorgesehene Gestaltungswettbewerb bislang nicht bescheidkonform durchgeführt worden wäre. Die bP4 äußerte sich auch zu den Ermittlungsergebnissen der SV9 – insbesondere vor dem Hintergrund zahlreicher Modifikationen (gemeint erkennbar der Projektunterlagen) wie auch in Bezug auf Ersatzpflanzungen – sowie zum SV8 und legte den Bedarf an weiteren Ermittlungstätigkeiten dar, indem sie die Notwendigkeit der Bestellung eines Gutachters für den Fachbereich Bauwesen sah. Bei der Variantenanalyse seien nur die von der PW ausgewählten Varianten H-T1, N_N N_T1 analysiert worden, und dann noch zwei Verkehrsführungsvarianten der Waldvogelstraßen-Verkehrsführung. Dabei sei es ausschließlich zu einer Betrachtung der Biologischen Vielfalt gekommen (gemeint also: hinsichtlich der Auswirkungen auf dieses Schutzgut). Mit Ausnahme des Stadtbildes würden andere Kriterien nicht beurteilt; seien – wenn man fachgebietsübergreifenden agiere – alle Fachthemen integrativ zu beurteilen. Im ggst. Verfahren fehlt eben genau diese interdisziplinäre Begutachtung. Die Ermittlungsergebnisse der SV9 iZm der Prüfung der „Variante Waldvogelstraße“ sei unklar, die – von der bP4 ausgearbeitete – Variante Titlgasse-Tolstojgasse sei nicht analysiert worden (wobei die bP4 hier auch eine Reihe von Fragen ausführte).

1.3.92.2. Aus „rechtlicher Sicht“ monierte die bP4, dass hinsichtlich des Artenschutzes bei der Alternativenprüfung zu den möglichen Annahmen immer „die schlechtesten“ herangezogen worden wären; überhaupt wäre diese Prüfung nach den Vorgaben des Wr NSchG durchzuführen (gewesen) – jedenfalls gebe es keinerlei Bindung an die Ergebnisse der UVP der belangten Behörde 1. Überhaupt wären angesichts der von der SV9 neu erhobenen „festgestellten signifikanten Abweichungen“ (gemeint also: die Befundgrundlagen) betreffend die „Anzahl der Bäume“ die „verfahrensgrundlegenden“ und für den Artenschutz maßgeblichen Annahmen neu zu bewerten; was eine Behandlung der von der bP4 vorgeschlagenen Varianten iS einer Alternativenprüfung erfordere.

1.3.92.3. IZm § 18 Abs. 2 Z 8 Wr NSchG habe die SV9 nun festgestellt, dass es zu einer wesentlichen Beeinträchtigung des Landschaftshaushalts kommen werde. Aufgrund der weitreichenden Implikationen der „neu hinzugekommenen“ Bäume auf die einzelnen Schutzgüter und damit die „Gesamtumweltverträglichkeit“, werde deren Ergänzung der einzelnen Fachbereiche beantragt; auch wäre sachverständig („bautechnisch“) zu beurteilen, welche Baumzeilen und welche Alleen tatsächlich entfernt werden müssten.

1.3.92.4. Betreffend die Anwendung des Wr BSchG wies die bP4 ua. auf die Verpflichtung zur Vorschreibung von Ersatzpflanzungen und allenfalls Ausgleichsabgaben sowie das rückwirkende Inkrafttreten der Novelle LGBl. Nr. 19/2024 hin. Ebenso wies sie darauf hin, dass der Steuerzahler durch die von ihr vorgebrachten Varianten eine geringere Ausgleichsabgabe zahlen müsste.

1.3.92.5. Weiters brachte die bP4 unter Bezugnahme auf die SUP-RL wie auch das SP-V-Gesetz vor, dass aufgrund des Anwendungsvorrangs des Unionsrechts, dass sowohl der „Rahmenplan der Österreichischen Bundesbahnen“ wie auch die Trassengenehmigung, die im ggst. Fall als Bescheid ergangen sei, die Begriffsdefinition eines „Plans“ bzw. „Programms“ iSd der zuvor genannten Richtlinie erfülle; mangels eines Ausnahmetatbestands hätte in beiden Fällen eine SUP durchgeführt hätte werden müssen. Eine solche Prüfung müsse auch für den Fall erfolgen, wenn man (durch nunmehrige „Uminterpretation“) davon ausginge, dass die „Verbindungsbahn“ Teil der Hochleistungsstrecke „Raum Wien – St. Pölten“ sei, und dies seit Inkrafttreten der 2. HL-VO gewesen wäre. Betreffend die von ihr ersehenen Pflicht zur Durchführung einer SUP für die erwähnten Akte wies die bP4 auf einer Reihe von Entscheidungen des EuGH (Hinweis auf die Urteile des EuGH 01.04.2022, Rechtssache C-300/20, *Bund Naturschutz*, und vom 27.10.2016, Rechtssache C-290/15, *D'Oultremont u.a.*) sowie des Verwaltungsgerichtshofs (VwGH 23.10.2017, Ra 2017/04/0097) hin. Die Trassengenehmigung „gebe“ nicht nur den Standort und den Umfang einer in Folge zu erlassenden behördlichen Genehmigung, sondern auch die Inanspruchnahme der Ressourcen – im Besonderen der Ressource „Boden“ bzw. „Fläche“ – „deren Inanspruchnahme unmittelbar die Umwelt beeinflusst“ „vor“ (Hinweis auf die Schlussanträge von Generalanwältin Kokott vom 21.03.2024 in der Rechtssache C-727/22, *Friends of the Irish Environment*, Rn. 37).

Die bP4 legte näher dar, dass auch wenn im Falle der Anwendbarkeit des UVP-G 2000 die Erteilung der Trassengenehmigung im UVP-Verfahren vorgesehen sei, dies aber nichts an der „Natur“ der Trassengenehmigung ändere, die der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung „vorgeschaltet“ sei und somit die „Voraussetzungen und Parameter“ der Genehmigung eines

„künftigen Projektes“ bilde. Würde man die Trassengenehmigung als „Teil des konkreten Projekts“ ansehen, und ihr damit die Notwendigkeit der Durchführung einer SUP absprechen, so würde dies ihrer Rechtsnatur als ein „dem eigentlichen Genehmigungsverfahren vorgeschobenes Verfahren“ widersprechen, das neben der Verwirklichung des Eisenbahnvorhabens auch auf die „raumordnerische Planung“ des gesamten von der Planung umfassten Trassenkorridors „abstelle“. Wenngleich „meistens“ der Fall, so falle nicht jedes Vorhaben, das einer Trassengenehmigung nach dem HlG bedürfe, unter die UVP-Plicht, sodass eine solche Pflicht im Trassengenehmigungsverfahren einer durch die Qualifikation als „Plan“ bzw. „Programm“ iSd SUP-RL begründeten Pflicht zur Durchführung einer SUP nicht schaden könne. Begriff dürfe dem Begriff „künftig“ (im Original „à l’avenir“ [gemeint wohl: in der SUP-RL]) wohl nicht zu viel Bedeutung beigemessen werden. Dadurch solle lediglich zum Ausdruck kommen, dass die SUP auf der Planungsebene durchzuführen ist, und dass gerade nicht konkrete Projekte, sondern Rechtsakte, die eine Grundlage für ebendiese konkreten Projekte bilden, einer SUP – „kumulativ zur UVP des konkreten Projekts“ – zu unterziehen seien.

Zur SUP-Pflicht des „Rahmenplans“ nach BBG legte die bP4 insb. dar, dass dieser durch Nennung konkreter Projekte nicht nur eine Willensbekundung der BReg darstelle, das Vorhaben umzusetzen, sondern schon allein aufgrund des Vertrauensschutzes in die Durchführung eines im Planungs- und Finanzierungsinstrument für Investitionen in das Netz der Österreichischen Bundesbahninfrastruktur davon auszugehen, dass dieser Plan eine formelle, die geplante künftige Vorgehensweise festlegende Erklärung sei. Der Plan zähle für einen Zeitraum von jeweils sechs Jahren (und sohin wesentlich konkreter) die finanziellen Mittel für die Instandhaltung (insbesondere Instandsetzung und Reinvestition) sowie für die Erweiterungsinvestitionen für Vorhaben auf und sei als Bestandteil des Geschäftsplanes (unter Bedachtnahme des abgestimmten Zielnetzes) festlegt (Hinweis auf § 42 Abs. 7 Bundesbahngesetz). Die bP wies auch auf eine Rechtsauffassung der europäischen Kommission Zusammenhang mit einem „integrierten Verkehrsprogramm“ in Island hin.

1.3.92.6. Die bP4 legte ihren Ausführungen auch zwei Äußerungen einer Privatsachverständigen betreffend den Sachverhalt zum Schutzgut „Wasser“ bzw. zur Frage des Standes der Technik hinsichtlich des Umgangs mit im Zuge des Betriebs des Vorhabens angefallenen Niederschlagswässern bei.

1.3.93. Mit Anordnung vom 17.01.2025 übermittelte das BVwG (mittels Abruflinks) den Parteien und Sachverständigen insb. die unter II.1.3.83, II.1.3.84, II.1.3.86, II.1.3.88., II.1.3.90, II.1.3.91 und II.1.3.92 erwähnten Äußerungen bzw. sonstigen Unterlagen (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZen 287 und 288).

1.3.94. In einem vom 21.01.2025 datierenden Schriftsatz äußerte sich die bP10 zum SV-Gutachten 3 sowie zu weiteren vorliegenden Verfahrensergebnissen iZm der Frage der Qualifikation der Infrastruktur der „Verbindungsbahn“. Ihrer Ansicht nach sei die Verbindungsbahn nie als Hochleistungsstrecke ausgewiesen worden. Vielmehr sei die Trassenverordnung für den „Lainzer Tunnel“ als Konkretisierung der diesbezüglichen Hochleistungsstrecken-Verordnung anzusehen. In der Trassenbeschreibung sei nur die Trasse des „Lainzer Tunnels“ dargestellt worden. In dieser sei die Verbindungsbahn zwar als „gesonderter Bestand“, jedoch nicht als Bestandteil der Hochleistungsstrecke beschrieben worden. Daher sei die Verbindungsbahn nicht von der Trassenverordnung für den „Lainzer Tunnel“ mitumfasst gewesen (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZen 293).

1.3.95. Am 22.01.2025 langten noch weitere Äußerungen der bP6 (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZen 297). ein, die ausführte, dass, was sie schon in der Beschwerde 5 dargelegt habe, dass der Bereich rund um die neue Station Hietzinger Hauptstraße auch im Gutachten der SV10 nicht überprüft worden sei; eine umfassende verkehrstechnische Analyse jetzt klären müsse, wie eine sichere und effiziente Verkehrsabwicklung in diesem Bereich gewährleistet werden könne. Die neue Station Hietzinger Hauptstraße verändere das Verkehrsaufkommen und die Sichtverhältnisse und beeinflusse die Verkehrsströme erheblich (rund 1.500 Fahrzeuge pro Tag bei gleichzeitig zunehmendem Fuß- und Radverkehr). Gerade an diesem sensiblen Knotenpunkt würden zahlreiche Verkehrsteilnehmer – Fußgänger, Radfahrer, Pkw, Busse, Straßenbahnen und Lkw – aufeinandertreffen, was eine detaillierte Analyse dieses Bereichs dringend erforderlich mache. In den Spitzenstunden, wenn zusätzliche 150 Pkw auf diese unübersichtliche Kreuzung treffen, seien erhebliche Rückstaus und Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern zu erwarten (die bP6 wies hier auf Risiken und Unfälle oder eine Verschlechterung der Verkehrssituation für schwächere Verkehrsteilnehmende hin).

1.3.96. Die bP8 tätigte in einem am 26.01.2025 beim BVwG eingelangten Schriftsatz Ausführungen zur Zuständigkeit der belangten Behörden und stellte unter Bezugnahme auf Ausführungen des BVwG den Antrag, das BVwG möge die PW und die Stadt Wien „auffordern“, die Unterlagen, den Zeitraum November 1989 bis Jänner 1990 betreffend, im Hinblick auf die 2. HL-VO, insb. die Unterlagen betreffend der fünf Ministerratssitzungen, die im Zeitraum November 1989 bis Jänner 1990 stattgefunden hätten, vorzulegen (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZen 299).

1.3.97. Mit am 27.01.2025 beim BVwG eingelangten Schriftsätzen äußerte sich die bP6 zum Privatgutachten sowie der Äußerung der PW zum Gutachten der SV9 (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZen 300).

1.3.98. Vom 22. bis 29.01.2025 fanden weitere Tagsatzungen der mündlichen Verhandlung statt (diese Tagsatzungen im Folgenden: **mV8**; die darüber aufgenommene Verhandlungsschrift: **VHS8**; Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 294):

1.3.98.1. Betreffend die von der bP4 aufgeworfene Frage einer möglichen SUP-Pflicht für die Trassengenehmigung nach § 3 HLG führte belangte Behörde 1 aus, dass man die Genehmigung als „Teil des Vorhabens“ sehe. Diese diene selbst nur der Sicherstellung des Trassenverlaufs. Erst durch das eisenbahnrechtliche Vorhaben finde eine „parzellenscharfe Verortung“ iSd Erforderlichkeit der Grunderlöse statt. Für Neubaustrecken habe eine Trassengenehmigung sicher eine andere Bedeutung als für einen Bestandsausbau.

Dem hielt die bP4 entgegen, dass die Frage, ob eine Trassengenehmigung Teil der konkreten Prüfung sei oder nicht, nur abstrakt zu beantworten wäre. Eine Differenzierung zwischen Neu- und Bestandsausbau sei unsachlich. Eine bescheidmäßige Trassengenehmigung habe dieselben Rechtwirkungen wie die vormals vorgesehene Verordnung. Wie auch schon der Erlass einer Verordnung nicht Teil einer „konkreten Projektgenehmigung“ sein konnte, so könne dies ein solcher Bescheid ebenfalls nicht. Mit der Festlegung des Trassenkorridors werde in qualitativer und quantitativer Hinsicht über die Inanspruchnahme der Ressource „Boden“ abgesprochen und so ein Kriterium insbesondere hinsichtlich des Standorts, der sich auf die Trassengenehmigung als Grundlage stützender Projekte festgelegt. Vor dem Hintergrund der „gravierenden Umweltauswirkungen“, die mit Inanspruchnahme von Boden unmittelbar verbunden seien können und dem Umstand, dass die Signifikanz der Gesamtheit auf qualitativ zu verstehen ist, sei davon auszugehen, dass mit der ungefähren Festlegung des Korridors und der damit einhergehenden Rechtswirksamkeit aufgrund konkreter Projekte eine für einen „Plan oder Programm“ iS der SUP-RL und der Rechtsprechung des EuGH erforderliche signifikante Gesamtheit von Kriterien und Modalitäten begründet werde.

Die bP6 äußerte sich in der Verhandlung – mittels eines übermittelten Schriftsatzes ((Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZen 303) – zu den (aus ihrer Sicht nicht gegebenen) Wirkungen von Ausgleichspflanzungen in Breitenlee, zu aus ihrer Sicht nicht ausreichenden Erhebungen im Hinblick auf die Bäume in Zusammenhang mit der Beurteilung der Auswirkungen auf das Schutzgut biologische Vielfalt und dem (aus ihrer Sicht auch nicht gegebenen) Stand der Technik der Ersatzpflanzungen.

1.3.98.2. a) In der mV8 wurde Beweis zum Fachgebiet „Eisenbahnbetrieb“ aufgenommen und am 22.01.2025 für den Sachverhaltskomplex betreffend die Qualifikation der Infrastruktur der Verbindungsbahn, insb. im Zeitpunkt der Erlassung der 2. HL-VO, das Ermittlungsverfahren für geschlossen erklärt.

b) Aus rechtlicher Sicht äußerten sich die Parteien zur Frage der Zuständigkeit der belangten Behörden:

Aus Sicht der belangten Behörde 1 stehe die Verbindungsbahn iSd § 1 Abs. 2 HLG mit zwei eindeutig verordneten Hochleistungsstrecken gemäß der 2. HL-VO in unmittelbarem Zusammenhang, nämlich als verbindender Teil zwischen der Südstrecke nach Z 7 („Raum Wien – Baden“) über den Bahnhof Meidling und der Weststrecke nach Z 1 („Raum Wien – St. Pölten“) über den Westbahnhof. Zudem könne davon ausgegangen werden, dass die Verbindungsbahn auch nach der weitgehenden Entflechtung der Verkehre durch die Inbetriebnahme des „Lainzer Tunnels“ und die damit letztlich verbundene Herstellung einer 4-Gleisigkeit auf dieser Verkehrsrelation weiterhin in ihrer Funktion als alternative Ausweichroute für den Fern- und Güterverkehr erforderlich sei, um den Eisenbahnbetrieb oder Eisenbahnverkehr auf den verbundenen Hochleistungsstrecken rationell zu führen. Außerdem habe die Verbindungsbahn zum Zeitpunkt der Erlassung der 2. HL-VO zumindest eines der Merkmale der beiden Tatbestände gemäß § 1 HLG erfüllt. Da dies nicht „arbiträr“ auf jede Eisenbahn- bzw. S-Bahnstrecke im „Raum Wien“ zutreffe, könne von einer hinreichenden Bestimmbarkeit der Verbindungsbahn als Hochleistungsstrecke gemäß 2. HL-VO ausgegangen werden. Zum Zeitpunkt der Verordnungserlassung wurde sie als Bestandsstrecke im „Raum Wien“ mitverordnet.

Nach Ansicht der bP4 sei der Gesetzgeber verpflichtet, aufgrund der Art. 18 und 83 B-VG einen strengen Prüfmaßstab zu erlassen. Wenn, wie hier, über die Frage der Zuständigkeit der UVP-Behörde zahlreiche Beweisaufnahmen erforderlich seien, ergäbe sich die behördliche Zuständigkeit nicht direkt aus einer Rechtsnorm, sondern indirekt aus den im Verfahren stattfindenden Beweisaufnahmen. Dies widerspreche dem verfassungsrechtlich gewährleisteten Recht auf klare, unmissverständliche und subtile Auslegungstechniken und verletze auch das Grundrecht auf den gesetzlichen Richter.

Die bP10 erinnerte daran, dass dem erkennenden Gericht eine Stellungnahme VAI vorliege, in der es heißt, dass „die bestehende Verbindungsbahn von Hochleistungsstreckenverordnungen nicht erfasst und daher weiterhin wie bisher den Nebenbahnen zuzuordnen“ sei. Das Verfahren sei daher wegen Rechtswidrigkeit bzw. Unzuständigkeit der belangten Behörde 1 aufzuheben und einzustellen, andernfalls ein Antrag nach Art. 139 Abs. 1 Z 1 B-VG an den

Verfassungsgerichtshof zur Prüfung sämtlicher Hochleistungsstrecken-Verordnungen hinsichtlich Gesetzeskonformität zu stellen, wobei insbesondere zu prüfen sei, ob die Verbindungsbahn gesetzeskonform zu einer Hochleistungsstrecke verordnet worden sei.

1.3.98.3. Beweis wurde in der mV8 auch zum Fachgebiet bzw. Sachverhaltskomplex des Wirkfaktors „Verkehr (Straße)“, insb. dem vom Vorhaben induzierten Verkehr auf (öffentlichen) Straßen, aufgenommen. Am 23.01.2025 erklärte das BVwG betreffend den erwähnten Sachverhalt das Ermittlungsverfahren für geschlossen.

1.3.98.4. In der mV8 wurde auch noch Beweis aufgenommen betreffend den Sachverhalt zum Fachgebiet „Luftreinhaltung“ (bzw. den Auswirkungen auf das „Schutzgut „Luft““); dies diente insb. zur (abschließenden) Klärung der – ua. auf die Beweisaufnahme nach II.1.3.98.3. aufbauend – nach den nunmehr vorliegenden Datengrundlagen (Eingangsdaten) die bisherigen Schlussfolgerungen aufrecht erhalten werden können. Am 23.01.2025 erklärte das BVwG betreffend den erwähnten Sachverhalt das Ermittlungsverfahren für geschlossen.

1.3.98.5. Beweis wurde in der mV8 auch zum Fachgebiet bzw. Sachverhaltskomplex betreffend das Schutzgut „Wasser“ aufgenommen, insb. betreffend die Frage des Standes der Technik hinsichtlich des geplanten Umgangs mit Niederschlagswässern. Am 23.01.2025 erklärte das BVwG betreffend den erwähnten Sachverhalt das Ermittlungsverfahren für geschlossen.

1.3.98.6. In der mV8 wurde auch noch Beweis aufgenommen betreffend den Sachverhalt zum Fachgebiet „Abfall und Boden“ (bzw. den Auswirkungen auf das „Schutzgut „Boden““), insb. zum Umfang der Versiegelungen.

1.3.98.7. In der mV8 wurde auch noch Beweis aufgenommen betreffend den Sachverhalt zum Fachgebiet „Schall- und Erschütterungstechnik“ (als Wirkfaktoren) sowie zum Fachgebiet „Klimaschutz“; dies diente insb. zur (abschließenden) Klärung der – ua. auf die Beweisaufnahme nach II.1.3.98.3. aufbauend – nach den nunmehr vorliegenden Datengrundlagen (Eingangsdaten) die bisherigen sachverständigen Schlussfolgerungen aufrecht erhalten werden können. Hinsichtlich des Schutzguts „Klima“ wurden auch die Auswirkungen durch indirekte THG-Emissionen des Vorhabens behandelt.

Das BVwG holte im Zuge der Beweisaufnahme auch eine Äußerung des SV3 zu den zu erwartenden (schallemissionsreduzierenden) Auswirkungen der Regelungen betreffend „quieter routes“ auf das rollende Material ein, welcher dieser während der mV8 übermittelte (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZen 301).

Ebenso wurde noch Sachverständigenbeweis zum Fachgebiet „Humanmedizin“ aufgenommen und der SV2 gab eine endgültige Äußerung auch vor den zuvor erwähnten Beweisergebnissen aus der mV8 ab.

1.3.98.8. In der mündlichen Verhandlung änderte die PW das Vorhaben durch Vorlage geänderter Projektunterlagen (insb. betreffend die Maßnahmen zur landschaftspflegerischen Begleitplanung und zum Baumschutz) ab; die dazu vorgelegten Dokumente wurden als Beilagenkonvolute ./14 und ./17 der VHS 8 angeschlossen (dieses Paket an Änderungen der Projektunterlagen bzw. die Modifikation der Anträge 1 und 2 im Folgenden: **Vorhabensänderung 5**).

1.3.98.4. In der mV8 wurde auch Sachverständigenbeweis zum Fachgebiet „Ökologie“ (einschließlich des Natur- und Artenschutzes) sowie zum Fachgebiet „Landschaftsschutz“ und den Auswirkungen auf die Schutzgüter „Landschaft“ sowie „Sach- und Kulturgüter“ aufgenommen.

Erörtert wurde dabei insb. die Frage möglicher Alternativen zur Erreichung der Projektziele, vorwiegend zur Vermeidung von nach der FFH-RL zum Schutz von Arten verbotenen Wirkungen. Während der Beweisaufnahme modifizierte die PW dabei die Ziele des Vorhabens betreffend eine MIV-Querung: Nichtziel des Vorhabens sei eine Überbrückung Bereich der Schrutkagasse/Tolstojgasse-Titelgasse, Suppégasse während Vorhabensziel eine Querung für den MIV in Form einer Unterführung in der Versorgungsheimstraße wäre.

1.3.99. Mit einem beim BVwG am 30.01.2025 eingelangten Schriftsatz legte das VAI betreffend die Zuständigkeitsfrage noch umfassend unter Bezugnahme auf insb. Materialien aus dem Entstehungsprozess der 2. HL-VO dar, warum die Infrastruktur der Verbindungsbahn nicht zu Hochleistungsstrecke durch die 2. HL-VO erklärt worden sei (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 304).

1.3.100. In einer Äußerung vom 18.02.2025 beantragte die bP6 eine Erstreckung einer Frist zu Stellungnahme und führte dazu ua. aus, dass man bedingt durch die umfangreichen Änderungen der PW in den speziell nach dem umfangreichen sechstägigen Verhandlungsblock, der für die berufstätigen „Fachexperten der Bürgerinitiative“ eine außerordentliche Belastung darstelle, eine ausreichende Zeitspanne, um auf gleichem fachlichem Niveau speziell auch zum Thema Variantenprüfung Artenschutz zu replizieren, benötige. Dafür sei die Zuziehung eines Sachverständigen notwendig, der selbst ausreichend Zeit benötige, um die vielen (erst in der Verhandlung bekannt gewordenen) Änderungen zu analysieren und einen umfassenden Lokalaugenschein vorzunehmen. Eine mehr als

zweiwöchige Frist sei notwendig, um eine Stellungnahme auf gleichem fachlichem Niveau auszuarbeiten. Die sachverständige Auseinandersetzung mit den bisherigen Feststellungen des Verfahrens und den ergänzenden Vorbringen und Änderungen der PW durch einen Gutachter wurde bereits im unmittelbaren Nachgang der mündlichen Verhandlung von uns beauftragt. Das Gutachten sei daher bereits in Bearbeitung und wird in naher Zukunft vorliegen Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 315).

1.3.101. Mit Anordnung vom 19.02.2025 setzte das BVwG den Parteien unter Bezugnahme auf § 40 Abs. 5 UVP-G 2000 eine Frist, sich zum dem der VHS7 als Beilage ./17 angeschlossenen Beilagenkonvolut sowie zum Ministerratsvortrag betreffend den Beschluss der 2. HL-VO binnen zwei Wochen zu äußern. Außerdem erklärte das BVwG das Ermittlungsverfahren mit Ausnahme der Teilbereiche betreffend den maßgebenden Sachverhalt in Zusammenhang mit der Erteilung oder Versagung einer Genehmigung für die Entfernung von Bäumen in Anwendung des Wr BSchG sowie dem Arbeitnehmerschutz für geschlossen Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 316).

1.3.102. In einer Eingabe vom 16.02.2025 führte die bP6 zu einer aus ihrer Sicht gegebenen Befangenheit des Vorsitzenden aus und wies auf ein Gespräch desselben mit der PW – es habe den § 26 der Eisenbahn-Arbeitnehmerschutzverordnung betroffen – in einer Unterbrechung der mV8 hin (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 317).

1.3.103. Mit einer Eingabe vom 20.02.2025 äußerte sich die bP6 zur VHS8 und erstattete weiteres Vorbringen betreffend den Sachverhalt iZm den Auswirkungen auf das Schutzgut „Biologische Vielfalt“, zum Vorhabensumfang wie auch zur Zuständigkeitsfrage (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 319).

1.3.104. In einer umfassenden Äußerung vom 21.02.2025 behauptete die bP4 eine Befangenheit des Vorsitzenden: Diese folge aus der Art und Weise der Anberaumung der Tagsatzungen der mV8 sowie sei die PW „angeleitet“ worden „was zu sagen sinnvoll wäre“, während es bei „kritischen Meldungen“ beschwerdeführender Parteien Verhandlungsunterbrechungen gegeben habe. Die bP4 wies aber auch, iZm § 20 EisbG, auf einen für die bP4 – unter anderem aus bestimmten „Gesprächspassagen“ in der mV8 – ersichtlichen „direkten Austausch“ zwischen der PW und dem BVwG hin. Zur „Anleitung“ der PW durch das BVwG (bzw. den Vorsitzenden) wurde auch auf eine so wahrgenommene mündliche Kommunikation zwischen dem Vorsitzenden und der PW (bzw. einer Mitarbeiterin einer von der PW zur Erstellung der UVE beauftragten Gesellschaft) hingewiesen. Die bP4 äußerte sich auch zum Vorhabensumfang, zum Verkehrsmonitoring, zu den Auswirkungen auf das Schutzgut Biologische Vielfalt und den Artenschutz, insb. zur Anzahl

der von der Vorhabensverwirklichung betroffenen Bäume, aber auch zur Prüfung von Vorhabensalternativen (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 323).

1.3.105. In einer Eingabe vom 28.02.2025 äußerte sich das VAI noch dazu, dass sich aus den Ministerratsmaterialien keinerlei Anhaltspunkte dafür ergebe, dass die gegenständliche bestehende Verbindungsbahn von der 2. HL-VO erfasst sein könnte (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 327).

1.3.106. In am 07.03.2025 beim BVwG eingelangten Schriftsätzen äußerte sich die bP6 zu aus ihrer Sicht gegebenen Verfahrensfehlern, einschließlich dem Neuerungsverbot und der Manuduktionspflicht, wie auch zum Baumschutz (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 330).

1.3.107. Mit Eingabe vom 07.03.2025 äußerten sich die bP2 und die bP3 rechtlich zur Zuständigkeitsfrage: Sie führten ins Treffen, dass die Voraussetzungen für eine Hochleistungsstrecke nicht vorliegen würden, insb. der Begriff „Raum Wien“ der Z 1 der 2. HL-VO sei – nach Maßgabe des Bestimmtheitsgebots – unter keinen Umständen dazu geeignet, die Strecke der Verbindungsbahn als eine mit Verordnung festgelegte „Hochleistungsstrecke“ anzusehen (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 331).

1.3.108. Mit vom 07.03.2025 datierender Eingabe führte die bP4 – umfassend – dazu aus, dass die Projektunterlagen, konkret die Beilage ./17, es nicht ermöglichten, eine Lokalisierung der einzelnen beanspruchten Bäume in systematischer Weise vorzunehmen. Die bP6 äußerte sich auch zu den Projektunterlagen im Übrigen bzw. darin zu Maßnahmen (bzw. der Bauweise) entlang der Böschung Hummelgasse. Sie führte idZ auch zur iZm dem Artenschutz erforderlichen Variantenprüfung aus und legte eine privatsachverständige Äußerung vor. Auch legte die bP4 dar, dass es in einer weiteren Fassung des § 31a-Gutachtens Ausführungen über eine Geh- und Radwegüberführung Tolstojgasse gebe – der Vorhabensumfang sei nicht klar. Schließlich äußerte sich die bP6 zum Sachverhalt betreffend die Auswirkungen auf den Natur- bzw. Landschaftsschutz (iZm § 18 Wr NSchG) sowie den Auswirkungen auf das Schutzgut „Land“ als solches (bzw. erwähnte auch die Auswirkung auf die „Aufenthaltsqualität“). Sie legte auch dazu eine privatsachverständige Äußerung vor (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 332).

1.3.109. Mit Eingabe datierend vom 11.03.2025 äußerte sich die bP10 zur Zuständigkeitsfrage und wies dabei insb. auf zwei Verordnungen zur Bestimmung des Trassenverlaufs hin („236. Verordnung“ und „824. Verordnung“). Letztere zeige, dass die neu herzustellende Verbindungsstrecke zwischen der West- und Südbahn unter der Verbindungsbahn

einschwenke. Mit der „Verbindungsstrecke zwischen West- und Südbahn“ sei demnach nicht die „Verbindungsbahn“ gemeint; die „Verbindungsbahn“ sei daher eine Nebenbahn (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 336).

1.3.110. In einer mit 25.03.2025 datierenden Stellungnahme (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 339) warf die bP4 die Frage auf, ob das BVwG im Beschwerdeverfahren eine im verwaltungsbehördlichen Verfahren noch nicht erteilte Bewilligung nach dem Wr BSchG erteilen dürfe. Dabei dürfe maßgeblich sein, ob und wann die PW einen Antrag auf Erteilung einer solchen Bewilligung gestellt habe und welchen Inhalt der Spruch des angefochtenen Bescheides habe. Die belangte Behörde 2 gehe davon aus, dass die PW einen solchen (Teil-)Antrag im verfahrenseinleitenden Genehmigungsantrag gestellt habe. Im angefochtenen Bescheid habe die belangte Behörde 2 einen (Teil-)Antrag auf baumschutzrechtliche Bewilligung deshalb nicht inhaltlich beurteilt, weil sie die Anwendbarkeit des Wr BSchG in der Begründung des angefochtenen Bescheides verneinte. Sie habe diesen (Teil-)Antrag aber nicht ausdrücklich zurück- oder abgewiesen, sondern habe, man beachte den Spruch des angefochtenen Bescheids, lediglich – unter Bezugnahme auf näher bezeichnete Vorschriften des Wr NSchG – ausdrücklich die „naturschutzrechtliche Bewilligung“ bestimmter Maßnahmen als UVP-Genehmigung erteilt. Folglich bestehe keine Zuständigkeit des BVwG zur Erteilung einer baumschutzrechtlichen Bewilligung.

So könne man davon ausgehen, dass der Antrag, soweit er auf die Erlangung der erwähnten Bewilligung abzielte, bisher unerledigt geblieben sei („Teilsäumnis“). Der Spruch des Bescheid 2, der seinem Wortlaut nach klar und eindeutig sowie abschließend formuliert und sohin im Hinblick auf den Genehmigungsumfang keiner Auslegung durch Heranziehung der Begründung zugänglich sei, lasse keine Deutung dahin zu, dass dieser Antrag erledigt wurde (Hinweis auf VwGH 15.03.2021, Ra 2021/01/0049). Von einer Auffassung auch das Wiener Baumschutzrecht des ausdrücklich auf die naturschutzrechtliche Bewilligung gerichteten Spruch des Bescheid 2 sei schon angesichts der gebotenen Trennung dieser beiden Materien und auch deshalb nicht auszugehen. So kenne das UVP-G 2000 für das von der Landesbehörde zu führende, teilkonzentrierte Genehmigungsverfahren nach dem 3. Abschnitt eine Genehmigungsfiktion, wie § 356b Abs. 1 dritter Satz GewO 1994. Bei einem unerledigt gebliebenen Antrag liege jedoch keine Zuständigkeit des BVwG vor.

Doch wäre das BVwG auch für den Fall der Verneinung der Anwendung des Wr BSchG unzuständig. Bei einem unklaren Spruch sei die Begründung zu dessen Klärung heranzuziehen. In dieser verneinte die belangte Behörde 2 die Anwendung des Wr BSchG. Die implizite

Zurückweisung des Antrags, so die Erteilung der baumschutzrechtlichen Bewilligung betreffend, entfalte auch Auswirkungen auf die Kognitionsbefugnis des BVwG.

Nach ständiger Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes sei Sache des Beschwerdeverfahrens, wenn die vor dem Verwaltungsgericht belangte Behörde einen Antrag zurückgewiesen hat, die Frage der Rechtmäßigkeit der Zurückweisung. Eine inhaltliche Behandlung des verfahrensleitenden Antrages sei dem Verwaltungsgericht verwehrt (Hinweis auf VwGH 27.03.2019, Ra 2019/10/0020).

Im Übrigen könne die Auffassung vertreten werden, dass die PW keinen Antrag auf Erteilung der baumschutzrechtlichen Bewilligung im „UVP-behördlichen Verfahren“ gestellt habe. Die PW dürfte selbst davon ausgehen, dass sie im verfahrenseinleitenden Antrag um eine entsprechende Bewilligung nach dem Wr BSchG nicht angesucht habe. Im Schriftsatz der PW vom 12.04.2024 im Beschwerdeverfahren wurde nämlich der Antrag auf baumschutzrechtliche Bewilligung „aus anwaltlicher Vorsicht in eventu“ gestellt, ohne auf den verfahrensleitenden Antrag Bezug zu nehmen.

1.3.111. Mit Schriftsatz vom 26.03.2025 (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 341) führte die PW aus, dass ihr Vorbringen vom 26.02.2025 dahingehend geändert werde, dass Sicherungsmaßnahmen gemäß § 26 Abs. 2 Z 1 bis 3 EisbAV angewandt würden und Sicherungsmaßnahmen nach Abs. 3 dieser Vorschrift nicht zum Einsatz kämen. Die PW schloss der Eingabe auch eine geänderte Fassung des den Bauablauf beschreibenden Dokuments an (Referenz der Einreichunterlagen: ON 410.1-7.AE sowie Plannummer BAL302-UV-VBBAL-00-4011-F07).

1.3.112. Mit Anordnung vom 28.03.2025 beauftragte das BVwG die die SV9 mit der Beurteilung, ob aus fachlicher Sicht (i.) die entsprechenden Unterlagen vorliegen, um beurteilen zu können, welche dem Wr BSchG unterfallenden Bäume entfernt werden sollen bzw. auch, zu welchen Ersatzpflanzungen es kommen soll, (ii.) die Bewilligung auf das unumgänglich notwendige Ausmaß beschränkt würden und (iii.) ausreichend Ersatzpflanzungen für die vorhabensgemäß zu entfernenden Bäume vorgesehen seien. Ebenso wurde die SV9 beauftragt, die Frage zu beantworten, ob eingelangte Parteiäußerungen etwas aufzeigten, wonach das Beilagenkonvolut ./17 doch aus fachlicher Sicht von Relevanz für deren zuletzt in der mündlichen Verhandlung getätigten Ausführungen betreffend den Artenschutz bzw. die Beurteilung der Auswirkungen auf das Schutzgut „Biologische Vielfalt“ als solches wären (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 348).

1.3.113. Mit Anordnung vom 05.05.2025 teilte das BVwG den Parteien die Anberaumung weiterer Tagsatzungen der mündlichen Verhandlung mit und räumte zu bestimmten Unterlagen, darunter vor allem die zuvor erwähnten, nach der mV7 eingelangten Äußerungen bestimmter Parteien, Gehör ein. Die Bereitstellung der Unterlagen erfolgte durch Bereitstellung eines Abruflinks wie auch durch eine Aufforderung, Akteneinsicht zu nehmen (dies insb. Fall, dass den Parteien ein Zugang über die Applikation für den Zugang zu den Unterlagen nicht möglich wäre). Das BVwG setzte auch unter Bezugnahme auf § 40 Abs. 5 dritter Satz UVP-G 2000 eine Frist für allfällige Äußerungen zu den zum Gehör vorgehaltenen Unterlagen ((Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 363).

1.3.114. Mit Anordnung vom 12.05.2025 übermittelte das BVwG den Parteien zur Vorbereitung auf die zuvor erwähnten Tagsatzungen eine Äußerung der SV9 zu den ihr gestellten Fragen (oben II.1.3.106.; diese Äußerung im Folgenden: **SV-Gutachten 6**) sowie eine Unterlage mit einer tabellarischen Gegenüberstellung (S. 34), welcher Baum bzw. welche Bäume (Codierungen in den planlichen Darstellungen der erwähnten Beilage ./17) für einen zu entfernenden Baum ersatzweise und an welcher Stelle gepflanzt werden sollen (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 365).

1.3.115. Mit Eingabe vom 15.05.2025 äußerte sich das VAI und führte aus, dass die Anpassungen der Bauablaufplanung den Vorgaben der EisbAV entsprechen würden, sodass diesen aus der Sicht des Arbeitnehmerschutzes zugestimmt werde. Man gehe in der Folge davon aus, dass dieser technische Bericht „Bauablauf“ als Bestandteil des Gesamtprojekts der Bindungswirkung des die Beschwerdeverfahren abschließenden Gerichtsurteils unterliege.

1.3.116. Mit Eingaben vom 13. und 19.05.2025 begehrten die bP4 und die bP8 eine Erstreckung der für allfällige Äußerungen gesetzten Frist (sh. I.1.3.113.), weil der Zugriff auf den Abruflink wegen eines unrichtig angegebenen Transfer-IDs nicht funktioniert hätte (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZen 367 und 371).

1.3.117. In einem vom 21.05.2025 datierenden Schriftsatz führte die PW unter Bezugnahme auf die oben unter I.1.3.113. erwähnte Anordnung aus, dass soweit beschwerdeführenden Parteien in den vom BV übermittelten Unterlagen Sachverhalt geltend machen würden, der über die Teilbereiche „Erteilung oder Versagung einer Genehmigung für die Entfernung von Bäumen in Anwendung des Wiener Baumschutzgesetzes“ sowie des Teilbereichs „Arbeitnehmerschutz hinausgeht, solcher Sachverhalt unbeachtlich wäre. Selbiges gelte für jenes Vorbringen, welches im Hinblick auf die vom BVwG gesetzten Fristen nach § 40 Abs. 5 UVP-G 2000 verspätet erstattet worden sei. Auch sei „Antrags- und Entscheidungsgegenstand“ nur das eingereichte Vorhaben, nicht jedoch die von bP4 dargelegte Variante „Titlgasse-

Tolstojgasse“. Im Übrigen sei das „eingereichte“ Vorhaben und die angeführte Variante in der mV7 seitens der SV9 im Hinblick auf die Flächeninanspruchnahme und die Erfüllung artenschutzrechtlicher Tatbestände sowohl aus technischer als auch aus artenschutzrechtlicher Sicht geprüft und miteinander verglichen und die von der bP4 „aufgeworfene“ (gemeint also: als andere zufriedenstellende Alternative behauptete) Variante aus Sicht des Artenschutzes als andere zufriedenstellende Lösung ausgeschieden worden. Antragsgegenstand sei auch nicht die die „Geh- und Radwegüberführung Tolstojgasse“. Diese habe lediglich aus Versehen Eingang in das § 31a-Gutachten gefunden. Die PW legte auch ein adaptiertes § 31a-Gutachten (in der Fassung: „5. Ergänzung“) sowie angepasste Verzeichnisse der Projektunterlagen vor (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 377).

1.3.118. Mit einer vom 20.05.2025 datierenden Eingabe äußerte sich die bP1 und zeigte aus ihrer Sicht vorliegende Verstöße gegen das Verfahrensrecht, etwa durch die Vorhabensänderungen wie auch durch das BVwG selbst, auf (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 378).

1.3.119. In einem am 22.05.2025 beim BVWG eingelangten schriftlichen Äußerung führte die bP6 zum Baumschutz aus, dass das vorliegende Verfahren mit ausschließlicher 40 cm-Schwelle und Ausklammerung kleinerer Gehölze erheblich von den rechtlichen Vorgaben und der üblichen Praxis abweiche. Bevor über die Anwendung des Wr BSchG oder anderer Schutzgesetze entschieden werde, möge das Gericht die vollständige und nachvollziehbare Erhebung aller Vegetationsbestandteile anordnen, es habe das Verfahren in wesentlichen Punkten verkehrt herum angesetzt und dieses Thema erst am Schluss und oberflächlich diskutiert. In diesem Zusammenhang verwies die bP6 auf den „Präzedenzfall“ Stadtstraße Aspern, den UVE-Leitfaden des 2019 des Bundesministeriums für Nachhaltigkeit und Tourismus (2019; abrufbar unter: https://www.bmluk.gv.at/themen/klima-und-umwelt/betrieblich_umweltschutz/umweltvertraeglichkeitspruefung-uvp/uve_uvp_leitfaeden.html [abgerufen am 21.01.2026]; im Folgenden: **UVE-Leitfaden**), den Brenner Basistunnel UVP (ÖBB/BBT), das ÖBB-Merkblatt „Baumfällungen im Bereich von Eisenbahnanlagen“ und „vergleichbare Infrastruktur-UVP-Projekte“. Im Folgenden listete die bP6 „gravierende Mängel und methodische Willkür bei der Erfassung und Bewertung des Vegetationsbestands im Projektgebiet“ auf und legte im Einzelnen dar, inwiefern zentrale Einwendungen der Bürgerinitiative zum Themenkomplex Vegetation und Baumbestand (trotz formaler Abarbeitung) nicht behandelt worden seien, insbesondere betreffend die Nichterfassung von Gehölzen. Weiters monierte die bP6 die geplante Ausgleichsfläche Breitenlee insbesondere aufgrund ihrer Entfernung als ökologisch unzureichend und verfahrensrechtlich problematisch und legte dar, warum die Anrechnung sogenannter

„Klimabäume“ als Ersatzpflanzung unzulässig sei; besonders kritisch sei die Anrechnung von Baumpflanzungen in Kleingärten oder sogenannten „Schrebergärten“ zu bewerten. Schließlich betonte die bP6 erneut die „eklatante Diskrepanz“ zwischen den von der PW angegebenen Zahlen der zu rodenden Bäume und den durch die gerichtlichen Sachverständigen ermittelten Werten, widersprach mit Verweis auf ihre eigenen, seit Mai 2025 aktualisierten Kontrollzählungen wesentlichen Aussagen der Stellungnahme der SV9 vom 08.05.2025 und wiederholte ihren Antrag, das Gericht möge einen klaren Auftrag an die SV erteilen, eine vollständige, systematische und nachvollziehbare Erhebung des gesamten Vegetationsbestands im Projektgebiet vorzunehmen – unabhängig von „pauschalen Grenzwerten oder selektiv gewählten Methoden“ (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 380).

1.3.120. In einem Schriftsatz vom 22.05.2025 monierte die bP4, dass die an die SV9 gerichteten Fragen für deren Beantwortung eine rechtliche Subsumtion „unterstellen“ würden, nämlich welche Bäume unter das Wr BSchG fallen würden. Vor Erlassung des Bescheides wäre auch dem örtlich zuständigen Bezirksvorsteher innerhalb einer Frist von zwei Wochen Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben gewesen. Unter Bezugnahme auf § 4 Abs 1 Z 5 leg. cit. führte die bP4 aus, dass das öffentliche Interesse an der Baumentfernung nicht überwiege, weil bei Verwirklichung der Variante der Überbrückung Titlgasse-Tolstojgasse statt der Unterführung Versorgungsheimstraße 13 Bäume statt der 16 ggst. Bäume bestehen bleiben könnten. Die mit Nr. 1 – 3 angeführten Bäume in der Hetzendorfer Straße können bei geringfügiger Planänderung erhalten bleiben. „Bezogen auf die Kompetenzabgrenzung der Zuständigkeiten für die Materien Eisenbahnwesen und Naturschutz- bzw. Baumschutz“ sowie „unter Berücksichtigung der einschlägigen Judikatur zur Auslegung“ sei festzuhalten, dass eine Bewilligungspflicht nach dem Wr BSchG nur im unmittelbaren Gefährdungsbereich der Bahntrasse entfalle, auch bei Bahnbauprojekten. Die bP4 legte auch eine privatsachverständige, auf die Äußerung der SV9 eingehende Äußerung vor (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 382).

1.3.121. Die unter II.1.3.116 bis II.1.3.120 erwähnten Äußerungen der Parteien übermittelte das BVwG in der Folge den jeweils anderen Parteien. In einer Begleiterledigung wies das BVwG auf einen Hinweis der belangten Behörde 2 zu den gesetzlichen Vorgaben betreffend Ersatzpflanzungen nach dem Wr BSchG hin (Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 385).

1.3.122. Am 05. und 06.06.2025 setzte das BVwG die mündliche Verhandlung mit weiteren Tagsatzungen fort (diese Tagsatzungen im Folgenden: **mV9**; die darüber aufgenommene Verhandlungsschrift: **VHS9**; Akten des BVwG, Aktenzl. 2255812-1, OZ 391):

1.3.122.1. In der mV9 äußerte sich die PW zum Vorhabensumfang betreffend einem in Fassungen vor der Abänderung 5 des § 31a-Gutachtens enthaltenen bzw. beschriebenen Fuß- und Radweg.

1.3.122.2. Auch äußerte sich das VAI iZm der modifizierten Beschreibung des Bauablaufs und der Einhaltung der Arbeitnehmervorschriften.

1.3.122.3. In der mV9 wurde auch Sachverständigenbeweis aufgenommen und sonst Klärungen zum Sachverhalt iZm der Erteilung oder Versagung der Genehmigung der Entfernung von Bäumen nach dem Wr BSchG hinsichtlich bestimmter Maßnahmen des Vorhabens. Auch hinsichtlich des erwähnten Sachverhaltskomplexes wurde am 05.06.2025 das Ermittlungsverfahren für geschlossen erklärt.

1.3.123. Hinzuweisen ist an dieser Stelle darauf, dass keine Feststellungen hinsichtlich jenes Verfahrensgeschehens vor dem BVwG getroffen wurden, welches sich iZm mit einer, nach Eingaben der PW, durch das BVwG von Amts wegen vorgenommenen Prüfung (Ermittlungstätigkeiten, auch in der mV9) eines möglichen Ausschluss der aufschiebenden Wirkung nach § 22 Abs. 2 VwGVG, ereigneten.

2. Zum zur Genehmigungserteilung beantragten Vorhaben und den mit diesem Vorhaben verfolgten Zielen:

2.1. Unter Berücksichtigung der Beschwerden lag der Genehmigungsentscheidung des BVwG folgendes, von der PW zur Genehmigung beantragtes – nachstehend auf das Wesentliche zusammengefasste – Vorhaben bzw. die dieses Vorhaben ausmachenden Maßnahmen zugrunde:

2.1.1. Die im 12., 13. und 14. Wiener Gemeindebezirk gelegene und die Katastralgemeinden Ober- und Unterbaumgarten, Unter St. Veit und Ober St. Veit, Lainz, Speising und Hetzendorf berührende Eisenbahninfrastruktur (dazugehörig Strecken bzw. Streckenteile einer bestehenden Eisenbahn) soll in den Bereichen – wobei die dortige Eisenbahninfrastruktur im Bestand elektrifiziert und meist zweigleisig (eingleisig ist nur der Abschnitt Wien Hütteldorf bis zur Abzweigung Wien Hütteldorf 1 der Strecke 12201 sowie die Strecke 12101, die aus Wien Penzing kommt und bis zur Abzweigung Wien Hütteldorf 1 reicht) ausgebaut ist –

- der Strecke 122 01 – „Hütteldorfer Ast“ (konkret im Bereich: Wien Hütteldorf [in Hf] = Wien Praterstern (in Nw) km 0,770 bis km 5,300),
- der Strecke 121 01 – „Penzinger Ast“ (konkret im Bereich: Wien Penzing [in Pz] = Abzw Wien Hütteldorf 1: km 1,000 bis km 1,694) sowie der

- Strecke 106 15 (konkret im Bereich: Wien Maxing = W. Mat. Altmannsdorf [in Wbf]: km 4,046 bis km 5,450),

wobei sich in diesen Bereichen derzeit sechs mittels Vollschrankenanlagen EKen (konkret: die „EK Auhofstraße“ bei km 1,730, die „EK Hietzinger Hauptstraße“ bei km 2,026, die „EK Veitingergasse“ bei km 2,952, die „EK Jagdschloßgasse“ bei km 3,185, die „EK Versorgungsheimstraße“ bei km 3,556 sowie die „EK Speisinger Straße“ bei km 3,736) sowie mehrere Unter- und Überführungen (konkret: die „Unterführung Kefergasse“ für den Fuß- und Radverkehr bei km 0,939, die „Unterführung Guldengasse“ für den MIV bei km 1,156, die „Unterführung Hackinger Straße“ für den MIV bei km 1,378, die „Unterführung Wiental“ für den MIV, Fuß- und Radverkehr und ÖV bei km 1,48 bis ca. km 1,55, die „Unterführung Beckgasse“ für den Fuß- und Radverkehr bei km 2,354, die „Überführung Jagdschloßgasse“ für Fußgänger (derzeit aufgelassen), die „Unterführung Hofwiesengasse“ für den MIV bei km 3,879, die „Unterführung Himmelbaurgasse“ für den Fuß- und Radverkehr bei km 4,090, die „Unterführung Wattmanngasse“ für den Fuß- und Radverkehr bei km 4,298, die „Überführung Stranzenbergbrücke“ für den MIV bei km 4,65 sowie der „Rosenhügelsteg“ für Fußgänger bei km 5,229) befinden,

2.1.2. durch folgende Maßnahmen abgeändert werden:

2.1.2.1. Im gesamten Vorhabensbereich sollen sämtlicher Gleisanlagen in bestehender oder optimierter Lage neu gebaut und die Oberleitung neu errichtet werden. Links der Bahn soll ein durchgehender 55 kV-Kabelweg errichtet werden; rechts der Bahn soll ein Kabelweg durchgehend erneuert werden. Alle im Vorhabensbereich befindlichen EKen sollen aufgelassen und ein umfassender Lärmschutz errichtet werden.

2.1.2.2. An der Strecke 12 101 soll die Gradiente mittels einer neuen Brückenkette angehoben und die Wientalbrücke in veränderter Lage und Höhe erneuert werden. Die bestehende Straßenunterführung Zehetnergasse soll aufgeweitet und die Führung des Straßenverkehrs im Kreuzungsbereiche Zehetnergasse/Cumberlandstraße bzw. Hackinger Straße an die neue Lage der Bahnanlagen angepasst werden.

2.1.2.3. An der Strecke 12 201 soll ein zweites Streckengleis zugelegt und die Gradiente mittels einer neuen Brückenkette höhergelegt werden. Die bestehende Wientalbrücke wird in veränderter Lage und Höhe erneuert. Für das zweite Streckengleis soll eine neue Wientalbrücke errichtet werden. Auch zur Querung der Auhofstraße soll eine neue Eisenbahnbrücke gebaut werden. Ebenso soll der Streckenquerschnitt der Strecken 101/120/122 verbreitert werden. Die Streckengeschwindigkeit soll von derzeit 50 km/h auf 60

km/h angehoben werden und die Abzweigung „Hütteldorf 1“ in den erwähnten Bahnhof integriert werden. Die Unterführungen „Kefergasse“, „Guldengasse“ und „Hackinger Straße“ sollen aufgeweitet werden.

2.1.2.4. Im Abschnitt Einmündung der Strecke 121 01 bis zum Bahnhof Wien Maxing (sohin auf der Infrastruktur der Strecke 122 01) sollen ein Stützmauerbauwerk und eine Brückenkette zur Anhebung der Gradiente errichtet werden. In weiterer Folge soll die neue Eisenbahnbrücke über die Hietzinger Hauptstraße führen. Die darauffolgende, neue Haltestelle Wien Hietzinger Hauptstraße soll als Stelzentragwerk errichtet werden. Die Beckgasse soll mittels einer neuen Eisenbahnbrücke gequert werden. Zur Überbrückung geringer Niveauunterschiede zwischen der neuen Gleisanlage und dem bestehenden Gelände sowie zur Fundierung der Lärmschutzwand sollen beidseitig der Bahn Begleitmauern angeordnet werden. Die bestehende Heißläuferortungsanlage wird in Richtung Süden verschoben und als Zuglaufcheckpoint ausgebaut. Die Selbstblockstelle „Hf2“ soll aufgelassen und die Überleitstelle „Hf1“ als Ersatz errichtet werden. Die neue und barrierefreie Gehwegunterführung bei der Veitingergasse soll die bestehende „EK Veitingergasse“ ersetzen. Auch die bestehende „EK Jagdschloßgasse“ soll durch eine barrierefreie Gehwegunterführung ersetzt werden. Anstatt der „EK Versorgungsheimstraße“ soll eine Unterführung sowohl für den MIV als auch für RadfahrerInnen und FußgängerInnen errichtet werden.

2.1.2.5. Im Abschnitt Abzweigung der Strecke 122 01 und 106 15 soll die Haltestelle „Wien Speising“ leicht in Richtung Osten verschoben errichtet werden. Die bestehende „EK Speisinger Straße“ soll durch die Gehwegunterführung Speisinger Straße ersetzt werden. Die Eisenbahnbrücke über die Hofwiesengasse soll mit vergrößerter Durchfahrtshöhe für den MIV und den Straßenbahnverkehr neu hergestellt werden. Eine zusätzliche Haltstelle „Wien Stranzenbergbrücke“ soll im Anschluss errichtet und die Stranzenbergbrücke neu gebaut werden. Die neue Geh- und Radwegüberführung „Klimtgasse“ soll den östlichen Bahnsteigzugang bilden, wobei rechts der Bahn zwei Futtermauern hergestellt werden sollen. im Bahnhof „Wien Maxing“ soll das Gleisbild zur Errichtung eines Inselbahnsteigs optimiert werden. Die Weichen-Abzweiggeschwindigkeiten im erwähnten Bahnhof sollen weitgehend auf 80 km/h optimiert werden.

2.1.2.6. Planlich stellt sich va. die von Abänderungen betroffenen Strecken (in Rot) wie folgt dar:

(Plan aus der UVE, Dokument ON 201, S. 8).

2.1.3. Das Vorhaben umfasst auch die Errichtung von baulichen Objekten wie Stützmauern, Eisenbahnbrücken, Brückenketten, Geh- und Radwegunterführungen sowie Futtermauern, sowie von Technikgebäuden und -räumen und Funkmasten.

2.1.4. Hinsichtlich der Verkehrsstationen sind konkret folgende Maßnahmen vorgesehen:

2.1.4.1. Eine neu zu errichtende „Haltestelle Wien Hietzinger Hauptstraße“ soll zwischen der Hietzinger Hauptstraße, Spohrstraße und der Hummelgasse liegen. Sie soll als Inselbahnsteig ca. 5,80 m über dem bestehenden Straßenniveau in Form eines Stahlbeton-Stelzentragwerks errichtet werden und die Zugänge unter dem Tragwerk liegen. Unter diesem Tragwerk sollen ua. auch Wartebereiche für den weiterführenden öffentlichen Verkehr, Fahrradabstellmöglichkeiten und mögliche Verwertungsflächen sowie Technikräume und ein Reinigungsstützpunkt angeordnet werden. Auf dem Bahnsteig sollen sich Informationsvitrinen und -monitore, eine geschlossene Wartekoje sowie Sitzmöglichkeiten und Abfalleimer befinden. Zwei Stiegenanlagen und eine Aufzugsanlage sollen die Reisenden vom Straßenniveau direkt auf den Inselbahnsteig führen. Angebunden sollen so die Hietzinger Hauptstraße sowie die Hummelstraße und andererseits die um die Haltestelle angeordneten

Stationen der Straßenbahnlinie 10, der Bus-Linien 53A, 54A und 54B sein. Im Bereich der Meytensgasse ist eine Busdurchfahrt angeordnet, um eine Möglichkeit zum Wenden von Bussen zu bieten.

2.1.4.2. Die (neue) „Haltestelle Wien-Speising“ soll (gegenüber dem Bestand) um ca. 150 m nach Osten verschoben und dadurch zwischen der Speisinger Straße und der Hofwiesengasse zu liegen kommen. Durch die Höherlegung der Haltestelle um ca. 80 cm soll man von der Preyergasse, in welcher auch die Straßenbahnlinie 60 eine Station hat, über den Dreiecksplatz, der als barrierefreie Rampe ausgebildet ist, zu den Aufgängen zur Haltestelle gelangen. Eine Stiege, ein Aufzug und zwei Fahrtreppen sollen direkt zum darüber liegenden Inselbahnsteig führen. Ein weiterer Stiegenaufgang soll sich bei der Hofwiesengasse und somit am östlichen Ende der Haltestelle befinden. Im Süden soll man von der Speisinger Straße bzw. dem südlichen Vorplatz über einen Stiegenabgang unter die Gleise gelangen. Die zuvor erwähnten Aufgänge führen dann zum Inselbahnsteig. Am Vorplatz Süd sollen ein Wendeplatz und eine Fahrradabstellmöglichkeit errichtet werden. Am Dreiecksplatz sollen Verwertungsflächen sowie Fahrradabstellplätze situiert werden. Unter den Tragwerken der Verbindungsbahn sollen eine Kundensanitäranlage, ein geschlossener Warteraum, Technikräume, ein Reinigungsstützpunkt und Nebenräume vorgesehen werden.

2.1.4.3. Die „Haltestelle Stranzenbergbrücke“ soll von der als Teil des Vorhabens neu zu errichteten Stranzenbergbrücke im Westen als auch vom ebenso neu errichteten „Klimtsteg“ als wichtige fußläufige und Radwegverbindung im Osten erschlossen werden. Entlang der Rampe zum „Klimtsteg“ sollen links der Bahn Fahrradabstellplätze situiert werden. Direkt an den Abgängen zur Haltestelle sollen zukünftig Autobuslinien (wie etwa die derzeitigen Linien 58A und 58B) halten können (in unmittelbarer Nähe, im Kreuzungsbereich Stranzenbergbrücke – Hetzendorfer Straße, hält derzeit die Straßenbahnlinie 62). Die überdachten Bushaltestellen sollen sowohl von der östlichen als auch von der westlichen Seite der Stranzenbergbrücke über einen Stiegenabgang mit Aufzug an die Haltestelle angebunden werden. Der Zugang zu den Autobushaltestellen soll in Zugangsbreite und Aussteigefläche der Anzahl der Reisenden entsprechen. Bei steigenden Reisendenzahlen soll eine Nachrüstung der Haltestelle mit geschlossenem Warteraum und einer WC-Anlage möglich sein. Am ostseitigen Abgang von der Stranzenbergbrücke sollen Verwertungsflächen, Fahrradabstellmöglichkeiten sowie ein ÖBB-Reinigungsstützpunkt und Technikräume errichtet werden.

2.1.4.4. Alle drei neu zu errichtenden Haltestellen sollen mit einem optischen und taktilen Wegeleitsystem sowie einem akustischen Informationssystem und Fahrkartenautomaten ausgerüstet werden.

2.1.5. Konkret sollen folgende Maßnahmen betreffend die Straßeninfrastruktur (einschließlich Geh- und Radweginfrastruktur gesetzt werden):

2.1.5.1. Der südliche Teil der bestehenden „Geh- und Radwegunterführung Kefergasse“ soll unter den Westbahngleisen verbreitert werden. Der gemischt geführte Geh- und Radweg soll an die Hackinger Straße angeschlossen werden.

2.1.5.2. Die „Unterführung Guldengasse“ soll – nach Verbreitung und Erhöhung der Durchfahrtshöhe bei Absenkung der Fahrbahn – Gehsteige, Mehrzweckstreifen für den Radverkehr sowie Fahrstreifen für den MIV aufwiesen.

2.1.5.3. Bei den Straßenunterführungen „Hackinger Straße“ und „Zehetnergasse““ sollen Verbreiterungen durchgeführt werden und beidseitig sollen Gehsteige angeordnet werden. Auch sollen Mehrzweckstreifen bzw. Radfahrstreifen errichtet und die Unterführung Zehetnergasse als Einbahn geführt werden. Die Breite der Unterführung soll derart gewählt werden, dass eine spätere Zulegung eines Fahrstreifens Richtung Süden möglich ist.

2.1.5.4. In der Hadikgasse soll der Gehsteig unter den Brücken über den Wienfluss auf 2,50 m verbreitert werden.

2.1.5.5. Beim Hietzinger Kai soll der südliche Gehsteig neu ausgebaut und eine Fläche für Wartungsarbeiten vorgesehen werden. Anschließend an den Gehsteig soll in der Böschung eine Grünrampe als Zugang für Instandhaltungsarbeiten am Stützbauwerk errichtet werden. Unterhalb des Eisenbahntragwerks soll die Auhofstraße mit 3,50 m breiten Gehsteigen und zweistreifiger Fahrbahn im Gegenverkehr (Breite 6,0 m) ausgebaut werden.

2.1.5.6. Die Hietzinger Hauptstraße inklusive Stationsumfeld soll unterhalb der Gleisanlage geführt werden, wobei der Straßenneubau bestandsnah erfolgen soll. Auf Höhe Meytensgasse soll eine Durchfahrtsmöglichkeit für öffentlichen Busse errichtet werden, um eine optimale Anbindung des öffentlichen Verkehrs an die neue Haltestelle zu ermöglichen. Die bestehende Radwegunterführung Beckgasse soll verschoben und als neue Geh- und Radwegunterführung in der Achse Beckgasse – Trazerberggasse errichtet werden.

2.1.5.7. Der Hildegard-Teuschl-Weg soll zu einem barrierefreien Geh- und Radweg ausgebaut werden. Die barrierefreien Gehwegunterführungen Veitingergasse und Jagdschloßgasse sollen die nördlichen und südlichen Abschlüsse bilden.

2.1.5.8. Die Straßenunterführung Versorgungsheimstraße soll die bestehende „EK Versorgungsheimstraße“ in km 3,556 ersetzen. Durch eine neue zweistreifige Straße

westlich der Verbindungsbahn soll die MIV-Verbindung zwischen Versorgungsheimstraße und Jagdschloßgasse aufrechterhalten werden. Das Bauwerk soll östlich der Trasse der Verbindungsbahn auf Höhe der Kreuzung Versorgungsheimstraße/Steinlechnergasse mit einem Rampenbauwerk beginnen und nach Unterquerung durch die Straßenunterführung der Bahntrasse in einem Rechtsbogen in eine trassenparallele zweistreifige Straße, die parallel zur Waldvogelstraße verläuft und schließlich in der Waldvogelstraße endet münden. Letztere soll zwei Anbindungen an die Egon-Schiele-Gasse sowie eine an die westlich der Bahn liegende Versorgungsheimstraße aufweisen und schließlich in die bestehende Anton-Langer-Gasse einmünden. Maßnahmen (betreffend die Verkehrsführung und Fußgängerübergänge) in der Lainzer Straße im Bereich der Kreuzung mit der Versorgungsheimstraße sind nicht Teil des Vorhabens.

2.1.5.9. Die Geh- und Radwegunterführung Versorgungsheimstraße soll der Erhaltung einer Verbindung für den nichtmotorisierten Verkehr bei Auflassung der bestehenden „EK Versorgungsheimstraße“ dienen. Der Geh- und Radweg soll von der Kreuzung Steinlechnergasse und Versorgungsheimstraße neben dem Rampenbauwerk zur Unterführung Versorgungsheimstraße für den MIV verlaufen. Er soll die Verbindungsbahn ca. bei km 3,5 unterqueren und somit leicht südlich der Straßenunterführung Versorgungsheimstraße. Nach der Unterführung soll der Geh- und Radweg auf der westlichen Seite der Verbindungsbahn verlaufen und über eine Rampe die Waldvogelstraße kurz vor der Einmündung dieser in die Anton-Langer-Gasse erreichen.

2.1.5.10. Im Umfeld der Haltestelle Wien Speising soll es zu einer Erhöhung der Durchfahrtshöhe bei der bestehenden Unterführung Hofwiesengasse kommen. Zusätzlich soll eine Bushaltestelle näher zu den Aufgangsbereichen der im Rahmen des Projekts verschobenen Haltestelle Wien Speising herangezogen werden.

2.1.5.11. Der südlich der Verbindungsbahn liegende Vorplatz („Vorplatz Süd“) soll an das geplante Stationsgebäude der Haltestelle Wien Speising angepasst werden. Am westlichen Eck des „Vorplatzes Süd“ soll eine Geh- und Radwegverbindung zur Eduard-Jaeger-Gasse errichtet werden.

2.1.5.12. Nördlich der Verbindungsbahn liegt, zwischen Preyergasse und Bahnanlage der sogenannte Dreiecksplatz. Auch dieser Vorplatz ermöglicht einen barrierefreien Zugang von der Preyergasse und damit über den Personendurchgang unter den Gleistragwerken einen Aufgang auf den neuen Inselbahnsteig der Haltestelle Wien Speising.

2.1.5.13. Die nördlich der Verbindungsbahn verlaufende Himmelbaurgasse soll als Geh- und Radweg genutzt werden, während der südlich der Verbindungsbahn liegende Abschnitt der Himmelbaurgasse auch für den MIV offen sein soll. Als Teil des Vorhabens soll die Geh- und Radwegunterführung in der Achse der Himmelbaurgasse neu errichtet werden. Der Geh- und Radweg soll gemischt geführt werden.

2.1.5.14. Die bestehende Geh- und Radwegunterführung in der Wattmanngasse soll mit gemischter Verkehrsführung neu errichtet werden, wodurch diese beiden Abschnitte der Wattmanngasse für den nicht motorisierten Verkehr weiterhin passierbar wären.

2.1.5.15. Die bestehende Stranzenbergbrücke soll abgetragen und ein neues Tragwerk, welches die die bestehenden MIV-Relationen aufweist, errichtet werden. Es sollen beidseitig Busbuchten errichtet werden, sodass ein direktes Umsteigen vom Bus zu den unter der Stranzenbergbrücke liegenden Bahnsteigen der als Teil des Vorhabens neu zu errichteten Haltestelle Wien Stranzenbergbrücke möglich sein soll. Weiters sollen, je nach Platzmöglichkeiten, Radwege bzw. Radfahrstreifen in beiden Richtungen errichtet werden. Am äußeren Rand des Tragwerks sollen beidseitig die Gehsteige verlaufen. Die Anbindung der einzelnen Relationen an den Bestand soll im Anschluss an das Tragwerk erfolgen. Die Straßenwässer sollen über das Dachprofil des Tragwerks zu den Randsteinen und in weiterer Folge zu den Einlaufschächten geleitet werden und die Einleitung in das bestehende Kanalsystem der Stadt Wien außerhalb des Brückentragwerks erfolgen.

2.1.5.16. In der Achse Klimtgasse – Kernstraße soll ein neuer Steg mit einem Stiegenabgang zur neuen Haltestelle Wien Stranzenbergbrücke errichtet werden. Nördlich der Verbindungsbahn sollen bei der Anbindung an die Schönbachstraße Radabstellanlagen für ca. 40 Fahrräder errichtet werden. Die Erschließung des Klimtstegs soll über Rampen, die nordseitig an die Schönbachstraße bzw. Klimtgasse und südseitig der Bahn an die Hetzendorfer Straße im Bereich der Kernstraße angebunden werden sollen, erfolgen.

2.1.6. Die auf der Bahnanlage anfallenden Wässer sollen gesammelt und in das öffentliche Kanalsystem der Stadt Wien eingeleitet werden. Eine Ausnahme davon soll die Entwässerung des Anschlussbereichs des Penzinger Asts bilden. Diese Niederschlagswässer werden in einen Trapezgraben geleitet und von dort versickert.

Gesammelte Wässer von Dachflächen sollen (teilweise) auch durch die Methode Schwammstadt („Sponge City“) genutzt werden, um insb. Pflanzen auf Vorplätzen von Haltestellen zu bewässern. Dies ist ein Konzept des urbanen Wassermanagements, das darauf abzielt, Regenwasser in Städten effizient zu speichern, zu filtern und wiederzuverwenden. Es

kombiniert natürliche und künstliche Systeme, um Überschwemmungen zu verhindern und Wasserknappheit zu mildern.

2.1.7. Es sollen auch Maßnahmen an der bestehenden Straßeninfrastruktur gesetzt werden, wobei Gehsteige, Radwege und kombinierte Geh- und Radwege als Standardkonstruktionen inklusive der erforderlichen Beleuchtung hergestellt werden sollen. Da die neuen Straßeninfrastrukturen meist bestandsnah verändert werden sollen, bleibt die bestehende Straßenentwässerung samt Entwässerungseinrichtungen unverändert und die bestehenden Abwasser-Ableitungen der Stadt Wien sollen weiterhin genutzt werden. Eine Ausnahme dazu bildet die „Unterführung Versorgungsheimstraße“ sowie erforderliche geringfügige Absenkungen, bei denen an den Tiefpunkten neue Einlaufschächte situiert werden, die an die bestehenden Einlaufschächte bzw. an die Regenwasserkanäle der Stadt Wien angeschlossen werden sollen.

2.1.8. Va. zur Vermeidung, Verminderung und dem Ausgleich von Auswirkungen auf die Umwelt umfasst das Vorhaben insb. folgende Maßnahmen:

2.1.8.1. Es sollen zahlreiche Maßnahmen zur Landschaftspflege bzw. in Zusammenhang mit dieser va. auf Gestaltungsflächen gesetzt werden: Dies betrifft zB die Gestaltung im Straßenraum und an den Verkehrshaltestellen mit Ziergehölzen oder robusten Baumarten. Entlang der Bahntrasse sollen Maßnahmen zur Habitatbildung, etwa die Verwirklichung einer Extensivwiese gesetzt werden.

2.1.8.2. Es soll angeboten werden, klimafitte Bäume (gemäß dem Katalog klimafitte Bäume der Stadt Wien) sowie Obstbäume auf Privatgrund bis zu einer Deckelung von 500.000,- Euro zu pflanzen.

2.1.8.3. Es soll eine ökologische Ausgleichsfläche mit der Anlage einer Allee wie einer Mischfläche Gebüschflur geschaffen werden.

2.1.8.4. Neben der Situierung von Bäumen aus gestalterischen Gründen, Gründen des Klimaschutzes und dem Baumangebot für (streng) geschützten Organismen an der Trasse sollen weitere Ersatzbaumpflanzungen mit einem Stammumfang von 15 cm vorgenommen werden. Insgesamt wurden für das Vorhaben 100 Ersatzbaumpflanzungen eingeplant. 85 Standorte befinden sich entlang der Trasse, 15 Ersatzbaumstandorte sind auf einer Ausgleichsfläche in Breitenlee vorgesehen. Die Anzahl der Ersatzbäume sollen auf Basis der zu entfernenden Gehölze für die Wiedererrichtung unterbrochener Verkehrswege errechnet werden.

2.1.8.5. Die Baumpflanzen vorzugsweise im Straßenraum oder im Bereich der Haltestellenvorplätze soll in Form so genannter „XL-Bäume“ erfolgen, also Bäume, die bereits ein Alter von rd. 25 Jahren erreicht und eine entsprechende Größe erlangt haben.

2.1.8.6. Es soll durch diverse Maßnahmen im Bauablauf, etwa die physische Absperrung der Kronentraufe und die Nichtlagerung von Stoffen in diesem Bereich, zur Erhaltung im Ist-Bestand vorhandener Bäume kommen.

2.2. Die PW hat nicht die Absicht, die Einbeziehung von – nicht als einen Teil des Vorhabens nach II.2.1. bildend festzustellenden – unter den in Hochlage geführten Maßnahmen des Vorhabens (sh. oben zum Stahlbeton-Stelzentragwerks bei der neu zu errichtenden Haltestelle Hietzinger Hauptstraße), zu setzenden (baulichen) Maßnahmen, insb. für die Errichtung von baulicher Infrastruktur, die sodann va. für den Betrieb von Handelstätigkeiten (insb. mit Lebensmitteln und sonstigen Gütern des täglichen Bedarfs) oder für Tätigkeiten des öffentlichen Sicherheitsdiensts genutzt werden sollen, in die UVP zu vermeiden bzw. sohin die UVP für solche Maßnahmen zu umgehen. Insb. liegt für diese baulichen Maßnahmen noch kein – auch grundsätzlich für die Erlangung allfälliger (verwaltungsbehördlicher) Genehmigungen (iSd § 2 Abs. 3 UVP-G 2000) ausgearbeitetes – Projekt, also insb. noch keine Projektunterlagen, vor.

2.3. Die Stadt Wien hat noch nicht mit konkreten Planungsschritten für Maßnahmen zur (Um-) Gestaltung insb. des öffentlichen Guts in Anpassung an die Verwirklichung des Vorhabens, etwa durch Errichtung und Betrieb eines den Vorhabensbestandteil in Form einer Eisenbahnanlage begleitenden Fuß- und Radwegs, begonnen.

2.4. Ein in einer Version des 31a-Gutachtens vor der Fassung: „5. Ergänzung“ erwähnter bzw. behandelter, sonst in der verbalen Beschreibung oder planlichen Darstellung des Vorhabens jedoch nicht enthaltener Rad- und Fußweg, ist keine Maßnahme des Vorhabens.

2.5. Mit der Verwirklichung des oben unter II.2.1. auf das Wesentliche zusammengefasst beschriebenen Vorhabens möchte die PW folgende Ziele verfolgen:

2.5.1. Es soll das S-Bahn-Netz durch die Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen für eine attraktive West-Ost-Verbindung durch Wien und dadurch die Möglichkeit eines 15-Minuten-Takts geschaffen werden und die zukünftige Verbindung der Knoten und U-Bahnverknüpfungen Wien Hütteldorf, Wien Meidling, Wien Matzleinsdorfer Platz, Wien Hauptbahnhof, Wien Simmering, Wien Stadlau und Wien Aspern Nord geschaffen werden.

2.5.2. Eine Verkehrsverlagerung durch die Errichtung einer Querung für den MIV im Bereich der Schrutkagasse/Tolstojgasse-Titelgasse, Suppégasse ist nicht Projektziel – hingegen die Errichtung einer Querung für den MIV.

2.6. Das Vorhaben entspricht in seinen eine „Eisenbahnanlage“ ausmachenden Maßnahmen dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebs der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes.

2.7. Aus eisenbahnbetrieblicher Sicht ist der durchgehende zweigleisige Ausbau für die Zielerreichung einer leistungsfähigen Eisenbahn von besonderer Bedeutung, weil die in der Prognose 2025+ vorgesehenen Zugzahlen ansonsten nicht bewältigt werden können. Auch bei verringerten Zugzahlen hätte die durch den eingleisigen Abschnitt bedingte Übertragung von Verspätungen auf die Gegenzüge einen extrem negativen Einfluss auf die Betriebsqualität.

3. Zu den Auswirkungen auf die Umwelt:

Zur Behandlung der Beschwerden war hinsichtlich der Auswirkungen der oben unter II.2. zusammengefasst auf das Wesentliche zum Vorhaben getroffenen Tatsachenfeststellungen und unter Beachtung im ggst. Erkenntnis vorgeschriebener – bei Verwirklichung dieses einzuhaltender – Nebenbestimmungen auf die Umwelt und insb. auf in § 1 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 angeführte Schutzgüter nach Durchführung von Tatsachenermittlungen in den von der belangten Behörde 1 und der belangten Behörde 2 sowie dem BVwG durchgeführten Verfahren von dem nachstehend in II.3.1 bis II.3.9. dargestellten Sachverhalt auszugehen. Als Beweis dafür dienten dem BVwG insb. die UVE, die znBU, die SV-Gutachten 1, 2, 4, 5 und 6 sowie die dazu ergangenen ergänzenden und erläuternden Ausführungen der vom BVwG herangezogenen Sachverständigen.

Konkret waren sodann folgende Tatsachen festzustellen:

3.1. Zu den Auswirkungen auf das Schutzgut „Luft“ sowie zu den für dieses wesentlichen Wirkfaktoren:

3.1.1. Prognosen zum Verkehr auf der Schieneninfrastruktur sowie zum (auch induzierten) Verkehr auf den öffentlichen Straßen:

3.1.1.1. Zum Verkehr auf der Schieneninfrastruktur (Betriebsprogramm):

Im Bestand im Jahr 2018 war in den vom Vorhaben betroffenen Abschnitten der Eisenbahninfrastruktur von folgender durchschnittlicher Anzahl von Zügen an einem durchschnittlich belasteten Werktag auszugehen, wobei für die Ermittlung eines

Betriebstages die nachstehenden Werte für Ferngüterzüge, Nahgüterzüge und Dienstzüge mit dem Faktor 0,685 zu multiplizieren sind. Nicht umfasst sind von einer Fahrplansystematik abweichende, insb. saisonal bedingt verkehrende personenbefördernde Züge (zB Wochenend-Fernverkehre, Touristikzüge) – hingegen auch Züge, die nur einen Teil des Streckenabschnitts befahren:

Strecken-Abschnitt	Schnellzüge			Eil- und Regionalzüge			Ferngüterzüge			Nahgüterzüge			Dienstzüge			**Gesamtsumme**			
	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	**Tag 06h – 19h**	**Abend 19h – 22h**	**Nacht 22h – 06h**	**Gesamt**
Wien Penzing – Wien Hütteldorf Güterzuggruppe (VzG 10101)	25	5	1	122	23	16	0	1	2	1	0	0	9	4	12	**157**	**33**	**31**	**221**
Wien Hütteldorf Güterzuggruppe – Wien Hütteldorf (VzG 10101)	25	5	1	295	54	52	3	1	7	2	0	3	6	2	8	**331**	**62**	**71**	**464**
Wien Penzing – Wien Hütteldorf Güterzuggruppe (VzG 12001)	0	0	0	139	24	28	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**139**	**24**	**28**	**191**
Wien Penzing – Abzw Hf 1 (VzG 12101)	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	1	29	5	3	**34**	**5**	**4**	**43**
Wien Hütteldorf Güterzuggruppe – Abzw Hf 1 (VzG 12201)	0	0	0	34	7	8	2	1	5	2	4	3	8	4	9	**46**	**16**	**25**	**87**
Abzw Hf 1 – Maxing (VzG 12201)	0	0	0	38	7	8	3	1	5	2	4	3	37	10	12	**80**	**22**	**28**	**130**
Maxing – Wien Meidling (VzG 12201)	0	0	0	38	7	9	0	0	0	0	0	0	10	4	8	**48**	**11**	**17**	**76**
Maxing – W.Mat.-Oswaldgasse (VzG 10615)	0	0	0	0	0	0	3	1	4	2	4	3	31	6	4	**36**	**11**	**11**	**58**

Strecken-Abschnitt	Schnellzüge			Eil- und Regionalzüge			Ferngüterzüge			Nahgüterzüge			Dienstzüge			**Gesamtsumme**			
	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	**Tag 06h – 19h**	**Abend 19h – 22h**	**Nacht 22h – 06h**	**Gesamt**
Wien Penzing – Wien Hütteldorf (VzG 10101)	17	3	0	171	39	36	0	0	0	1	0	0	8	0	2	**197**	**42**	**38**	**277**
Wien Penzing – Wien Hütteldorf (VzG 12001)	0	0	0	204	32	36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**204**	**32**	**36**	**272**
Wien Penzing – Abzw Hf 1 (VzG 12101)	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	22	3	4	**24**	**3**	**4**	**31**
Wien Hütteldorf – Abzw Hf 1 (VzG 12201)	0	0	0	130	30	16	8	5	16	0	1	1	3	1	1	**141**	**37**	**34**	**212**
Abzw Hf 1 – Maxing (VzG 12201)	0	0	0	132	30	16	8	4	17	0	1	1	25	4	6	**165**	**39**	**40**	**244**
Maxing – Wien Meidling (VzG 12201)	0	0	0	132	30	16	1	0	4	0	1	0	92	7	2	**225**	**38**	**22**	**285**
Maxing – W.Mat.-Oswaldgasse (VzG 10615)	0	0	0	0	0	0	7	4	13	0	0	1	5	3	5	**12**	**7**	**19**	**38**

Für das Jahr 2035 war zu prognostizieren:

Strecken-Abschnitt	Schnellzüge			Eil- und Regionalzüge			Fernguterzüge			Nahguterzüge			Dienstzüge			Gesamtsumme			
	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	**Tag 06h – 19h**	**Abend 19h – 22h**	**Nacht 22h – 06h**	Gesamt
Wien Penzing – Wien Hütteldorf (VzG 10101)	17	3	0	171	39	36	0	0	0	1	0	0	8	0	2	**197**	**42**	**38**	**277**
Wien Penzing – Wien Hütteldorf (VzG 12001)	0	0	0	204	32	36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**204**	**32**	**36**	**272**
Wien Penzing – Abzw Hf 1 (VzG 12101)	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	22	3	4	**24**	**3**	**4**	**31**
Wien Hütteldorf – Abzw Hf 1 (VzG 12201)	0	0	0	130	30	16	8	5	16	0	1	1	3	1	1	**141**	**37**	**34**	**212**
Abzw Hf 1 – Maxing (VzG 12201)	0	0	0	132	30	16	8	4	17	0	1	1	25	4	6	**165**	**39**	**40**	**244**
Maxing – Wien Meidling (VzG 12201)	0	0	0	132	30	16	1	0	4	0	1	0	92	7	2	**225**	**38**	**22**	**285**
Maxing – W.Mat.-Oswaldgasse (VzG 10615)	0	0	0	0	0	0	7	4	13	0	0	1	5	3	5	**12**	**7**	**19**	**38**

Strecken-Abschnitt	Schnellzüge			Eil- und Regionalzüge			Fernguterzüge			Nahguterzüge			Dienstzüge			Gesamtsumme			
	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	**Tag 06h – 19h**	**Abend 19h – 22h**	**Nacht 22h – 06h**	Gesamt
Wien Penzing – Wien Hütteldorf (VzG 10101)	17	3	0	171	39	36	0	0	0	1	0	0	8	0	2	**197**	**42**	**38**	**277**
Wien Penzing – Wien Hütteldorf (VzG 12001)	0	0	0	204	32	36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**204**	**32**	**36**	**272**
Wien Penzing – Abzw Hf 1 (VzG 12101)	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	22	3	4	**24**	**3**	**4**	**31**
Wien Hütteldorf – Abzw Hf 1 (VzG 12201)	0	0	0	130	30	16	26	13	16	0	1	1	3	1	1	**159**	**45**	**34**	**238**
Abzw Hf 1 – Maxing (VzG 12201)	0	0	0	132	30	16	26	12	17	0	1	1	25	4	6	**183**	**47**	**40**	**270**
Maxing – Wien Meidling (VzG 12201)	0	0	0	132	30	16	1	0	4	0	1	0	92	7	2	**225**	**38**	**22**	**285**
Maxing – W.Mat.-Oswaldgasse (VzG 10615)	0	0	0	0	0	0	25	12	13	0	0	1	5	3	5	**30**	**15**	**19**	**64**

Aus fachlicher Sicht liegen damit die relevanten Daten für die Beurteilung der Auswirkungen auf die Umwelt vor.

3.1.1.2. Zum Verkehr auf den öffentlichen Straßen:

a) Zu den Erhebungsgrundlagen war festzustellen: Die von der PW vorgelegten Verkehrsuntersuchungen, einschließlich des angewendeten Verkehrsmodells (Makromodell), stellen eine ausreichende und fachlich nachvollziehbare Grundlage für die verkehrstechnische Beurteilung der relevanten Umweltauswirkungen des Vorhabens dar.

Die Verkehrsverlagerungen wurden im Einreichprojekt aufgrund der Reduktion der Querungsmöglichkeiten dargestellt und sind grundsätzlich methodisch nachvollziehbar und plausibel. Entsprechende Leistungsfähigkeitsreserven sind vorhanden. Die Verkehrsverlagerungen sind in einem Ausmaß, in welchem das vorhandene Straßennetz die Verkehrsumlegungen aufnehmen kann. Durch die Attraktivierung der Verbindungsbahn

entsteht kein zusätzlicher Kfz-Verkehr (Neuverkehr), der auf den Ausbau der (Infrastruktur der) „Verbindungsbahn“ zurückzuführen ist.

b) Zur Bauphase war festzustellen: Das Bauvorhaben wird in zwölf Bauabschnitte gegliedert. Bei einer Bauzeit von rund fünf Jahren fällt der Baustellenverkehr im Verhältnis zum bestehenden Verkehrsaufkommen gering aus, da die Fahrten bevorzugt über das hochrangige Straßennetz geleitet und Anliegerstraßen möglichst gemieden werden. Die Zu- und Abfahrten des Baustellenverkehrs konzentrieren sich überwiegend auf das übergeordnete Straßennetz: In Ost-West-Richtung vor allem auf Hietzinger Kai, Hadikgasse und Linzer Straße sowie im Süden auf Fasangartengasse und Hetzendorfer Straße, während in Nord-Süd-Richtung hauptsächlich Spohrstraße, Lainzer Straße und Maxingstraße genutzt werden.

c) Zur Betriebsphase und Prognose wiederum war festzustellen: Das Projekt Verbindungsbahn verändert die Mobilität in Wien (Modal Split der WienerInnen, Wege an einem Werktag) nur geringfügig.

Der Radverkehrsanteil verändert sich in den Planfällen kaum, der Fußverkehr geht in der Betriebsphase zu Gunsten des Öffentlichen Verkehrs geringfügig zurück. Signifikant sind die Zunahmen des Öffentlichen Verkehrs, dh. um 1,3 % von 2018 bis 2035 ohne das Projekt, und um ein weiteres Prozent durch die Verbindungsbahn – insgesamt von 35,7 % auf 38 %. Gleichzeitig sinkt der PKW-Lenkeranteil von 33,7 % auf 32,0 %. Diese Abnahme zieht auch geringere Kfz-Verkehrsstärken in den Prognose-Planfällen nach sich.

Signifikante Veränderungen iZm Verkehrsbelastungen 2035 – mit Zunahmen bzw. Abnahmen von mehr als 500 Kfz/24 h – treten in folgenden Straßenzügen auf:

Abbildung 25: Veränderungen der Verkehrsbelastungen in der Betriebsphase 2018-2035

Straße	Veränderungen der Verkehrsbelastungen (Kfz / 24 h)
Waldvogelstraße	+ 3.400
Versorgungsheimstraße	+ 2.400
Schönbrunner Schloßstraße	+ 2.000
Hietzinger Hauptstraße	+ 1.700
Jagdschloßgasse westlich VBB*	+ 1.700
Lainzer Straße südlich Lainzer Platz	+ 1.500
Maxingstraße	+ 800
Veitingergasse	- (900 bis - 4.600)
Schrutkagasse	- 3.300
Jagdschloßgasse östlich VBB*	- 2.400
Lainzer Platz	- 2.400
Fasangartengasse	- 1.300

VBB … Verbindungsbahn

3.1.2. Zu den Auswirkungen auf die Umgebungsluft und sonstige wesentliche Faktoren betreffend das Schutzgut „Luft“:

3.1.2.1. a) Zu den Erhebungsgrundlagen war festzustellen, dass die Projektunterlagen für eine luftreinhaltetechnische fachliche Beurteilung der Umweltauswirkungen des Vorhabens ausreichend und fachgerecht waren. Insb. wurde der *Untersuchungsraum* für die Immissionsanalyse ausreichend groß gewählt. Über den Untersuchungsraum hinaus sind keine relevanten Auswirkungen des Vorhabens zu erwarten. Die für die Abgrenzung herangezogenen Kriterien sind schlüssig, nachvollziehbar und entsprechen dem Stand der Technik. Die innerhalb des Untersuchungsraums definierten Beurteilungspunkte, an denen die höchsten Änderungen der Immissionskonzentration durch das Vorhaben bezogen auf den Beurteilungszeitraum der Grenzwerte auftreten, sind in Bezug auf die zu bewertenden Schutzgüter als repräsentativ und in Zusammenschau mit den flächenhaften Ausbreitungskarten als ausreichend für eine abschließende luftreinhaltetechnische Beurteilung zu werten.

b) Folgende *Immissionspunkte* wurden für die Bewertung des Schutzguts Mensch und des Schutzguts Luft in der Immissionsprognose für die Prüfung der Auswirkungen der Vorhabensverwirklichung berücksichtigt:

IP	Gemeinde	Adresse		Nutzung	Auswertehöhe
1	Wien	Hietzinger Kai	189	Wohngebiet	1,5 m
2	Wien	Hochsatzengasse	6	Wohngebiet	1,5 m
3	Wien	Hummelgasse	104	Wohngebiet	1,5 m
4	Wien	Guldengasse	6	Wohngebiet	1,5 m
5	Wien	Hadikgasse	180	Wohngebiet	1,5 m
6	Wien	Zehetnergasse	16	Wohngebiet	1,5 m
7	Wien	Hadikgasse	152	Wohngebiet	1,5 m
8	Wien	Hietzinger Kai	1-3	Wohngebiet	1,5 m
9	Wien	Schloss Schönbrunn		Wohngebiet	1,5 m
10	Wien	Hadikgasse	12	Wohngebiet	1,5 m
11	Wien	Linzerstrasse	20	Wohngebiet	1,5 m
12	Wien	Gruenbergstrasse	23	Wohngebiet	1,5 m
13	Wien	Edelsinnstrasse	42	Wohngebiet	1,5 m
14	Wien	Stranzenberggasse	3	Wohngebiet	1,5 m
15	Wien	Preyergasse	6	Wohngebiet	1,5 m
16	Wien	Waldvogelstrasse	18	Wohngebiet	1,5 m
17	Wien	Versorgungsheimstrasse	1	Wohngebiet	1,5 m
18	Wien	Jagdschlossgasse	3	Wohngebiet	1,5 m
19	Wien	Veitingergasse	9	Wohngebiet	1,5 m
20	Wien	Schrutkagasse	2	Wohngebiet	1,5 m
21	Wien	Hummelgasse	50	Wohngebiet	1,5 m
22	Wien	Kuppelwiesergasse	55	Wohngebiet	1,5 m
23	Wien	Hietzinger Hauptstrasse	59	Wohngebiet	1,5 m
24	Wien	Hietzinger Hauptstrasse	41	Wohngebiet	1,5 m
25	Wien	Hietzinger Hauptstrasse	24	Wohngebiet	1,5 m
26a	Wien	Spohrstraße	51	Wohngebiet	1,5 m
26b	Wien	Spohrstraße	51	Wohngebiet	4,5 m
26c	Wien	Spohrstraße	51	Wohngebiet	7,5 m
27	Wien	Versorgungsheimstraße	17	Wohngebiet	1,5 m
28	Wien	Versorgungsheimstraße	17	Wohngebiet	1,5 m

Tabelle 5: Immissionspunkte im Untersuchungsraum des Vorhabens.

3.1.2.2. Zum Ist-Zustand wie auch den Auswirkungen der Vorhabensverwirklichung war folgender Sachverhalt festzustellen:

a) Die *Hintergrundbelastung* im Untersuchungsraum beträgt für den Jahresmittelwert (im Folgenden: **JMW**) NO_2 zwischen 16 und 18 µg/m³. Für die weitere Beurteilung sind 18 µg/m³ für NO_2 bzw. korrespondierend 28,78 µg/m³ für NO_x sowie für Benzol 1 µg/m³ plausibel.

b) Die daraus ermittelte *Vorbelastung* stellt sich im Hinblick auf den Untersuchungsraum wie folgt dar:

Hintergrundbelastung	Einheit	Wert	Grenzwerte
NO_2 JMW	µg/m³	18,00	30
NO_2 HMW_{max}	µg/m³	126,8	200
NO_X JMW	µg/m³	28,78	-
NO_X HMW 98-Perzentil	µg/m³	110,19	-
PM_{10} JMW	µg/m³	18,91	40
Tage mit PM_{10} TMW > 50 µg/m³	Tage	-	25
$PM_{2,5}$ JMW	µg/m³	13,46	25
CO MW8	mg/m³	1,20	10
Benzol JMW	µg/m³	1,00	5
Benz(a)pyren JMW	ng/m³	0,36	1
Staubdeposition	mg/(m²d)	82,13	210

Tabelle 19: Aktuelle Hintergrundbelastung im Untersuchungsraum.

c) Aus den Messdaten und den Ergebnissen der in den Ausbreitungsberechnungen ermittelten Straßen- bzw. Schienenverkehrsanteilen in der Vorbelastung lassen sich die Hintergrundbelastungen für die jeweiligen Luftschadstoffe folgendermaßen darstellen:

Hintergrundbelastung	Einheit	Wert	Grenzwerte
NO_2 JMW	µg/m³	21,01	30
NO_2 HMW_{max}	µg/m³	126,8	200
NO_X JMW	µg/m³	28,06	-
NO_X HMW 98-Perzentil	µg/m³	110,19	-
PM_{10} JMW	µg/m³	18,91	40
Tage mit PM_{10} TMW > 50 µg/m³	Tage	-	25
$PM_{2,5}$ JMW	µg/m³	13,46	25
CO MW8	mg/m³	1,20	10
Benzol JMW	µg/m³	1,20	5
Benz(a)pyren JMW	ng/m³	0,36	1
Staubdeposition	mg/(m²d)	82,13	210

Tabelle 7: Hintergrundbelastung im Untersuchungsraum

Die maximalen Zusatzbelastungen durch den Baustellenbetrieb stellen sich im stärksten belasteten Kalenderjahr für die Leitsubstanzen JMW NO_2 bzw. Halbstundenmittelwert (im Folgenden: **HMW**) NO_2, JMW PM_{10} sowie ÜT des Tagesmittelwert (im Folgenden: **TMW**) PM_{10}, JMW $PM_{2,5}$ und die Staubdeposition als TSP wie folgt dar:

RP [1]	Differenzbelastung DB Projektvariante zu Nullvariante 2023 Bauphase						
	NO_X		NO_2		PM_{10}	$PM_{2,5}$	TSP
	P98	JMW	HMW	JMW	JMW	JMW	JMW
	[µg/m³]	[µg/m³]	[µg/m³]	[µg/m³]	µg/m³]	[µg/m³]	[mg/m²*d]
1	3,6	0,4	0,9	0,1	0,1	0,0	1,4
2	14,2	1,6	4,1	0,7	1,0	0,2	12,6
3	31,0	3,5	8,2	1,4	1,4	0,2	17,3
4	22,9	2,1	6,5	0,9	1,6	0,2	18,7
5	21,7	2,2	5,4	0,8	1,7	0,2	19,5
6	11,3	1,1	3,0	0,4	0,6	0,1	8,1
7	5,9	0,7	1,4	0,2	0,3	0,0	3,3
8	4,6	0,4	1,0	0,1	0,1	0,0	1,4
9	2,2	0,2	0,6	0,1	0,0	0,0	0,5
10	2,9	0,3	0,6	0,1	0,1	0,0	0,9
11	6,4	0,8	1,4	0,2	0,1	0,0	1,9
12	1,9	0,2	0,4	0,0	0,0	0,0	0,6
13	1,7	0,1	0,4	0,0	0,0	0,0	0,6
14	24,0	3,0	6,8	1,3	2,2	0,3	27,3
15	29,7	3,8	9,6	1,7	2,1	0,3	24,5
16	70,9	6,0	21,6	2,7	2,2	0,3	25,1
17	87,3	10,1	22,0	3,8	3,7	0,5	42,7
18	12,9	1,4	3,8	0,6	0,7	0,1	8,1
19	26,8	2,7	7,9	1,2	2,4	0,3	27,8
20	8,9	0,7	2,8	0,3	0,4	0,1	4,7
21	29,6	2,9	9,9	1,4	2,0	0,3	24,2
22	26,6	2,5	8,5	1,1	1,5	0,2	18,5
23	4,5	0,4	1,3	0,2	0,2	0,0	1,9
24	2,8	0,3	0,8	0,1	0,1	0,0	1,3
25	4,0	0,5	0,9	0,2	0,1	0,0	1,4
Irrelevanz-Schwelle	-	-	6 [2]	0,9 [3]	1,2 [4]	0,75 [5]	6,3 [6]
	3% des Grenzwertes nach Anl 1 und 2 IG-L						

Tabelle 8: Maximale Zusatzbelastungen der Bauphase. Relevante Zusatzbelastungen sind orange markiert.

Die Gesamtbelastungen im Bestand und die Gesamtbelastungen der Prognose in der Bauphase stellen sich wie folgt dar:

-

RP [1]	Gesamtbelastung GB Nullvariante 2023 Bauphase							
	NO_x		NO_2		PM_{10}		$PM_{2,5}$	TSP
	P98	JMW	HMW	JMW	JMW	TMW	JMW	JMW
	[µg/m³]	[µg/m³]	[µg/m³]	[µg/m³]	[µg/m³]	[ÜS-Tage]	[µg/m³]	[mg/m²*d]
1	306	56,1	166	29,6	22,1	13	15,2	130
2	190	39,5	136	23,0	20,9	<11	14,4	104
3	229	43,6	147	24,7	21,0	<11	14,6	109
4	195	40,1	137	23,2	20,9	<11	14,5	104
5	278	51,7	159	27,9	21,7	<11	14,9	121
6	239	46,2	149	25,8	22,0	13	14,8	121
7	360	72,3	179	35,0	23,6	20	16,0	153
8	393	86,7	187	39,3	25,0	26	16,7	176
9	282	52,9	161	28,4	21,6	<11	14,9	122
10	430	78,4	195	36,9	25,1	26	16,7	170
11	381	79,3	184	37,1	25,8	29	17,1	172
12	489	88,9	208	39,9	24,8	25	16,6	175
13	376	67,0	183	33,3	23,1	18	15,7	145
14	195	40,6	137	23,4	20,5	<11	14,3	103
15	146	33,5	122	20,3	20,4	<11	14,2	96
16	146	32,4	122	19,8	19,9	<11	13,9	91
17	236	46,3	149	25,8	22,1	13	14,7	125
18	186	40,7	134	23,5	20,7	<11	14,3	107
19	177	39,1	132	22,8	20,8	<11	14,4	104
20	164	37,1	128	21,9	20,2	<11	14,1	100
21	136	32,0	118	19,6	20,1	<11	14,0	92
22	153	35,8	124	21,3	20,9	<11	14,5	101
23	204	41,8	140	24,0	21,2	<11	14,6	111
24	189	40,3	135	23,3	20,9	<11	14,6	107
25	328	68,4	172	33,8	25,2	26	16,7	162
GW [2]	-	-	**200**	**40**	**40**	**35**	**25**	**210**
	Grenzwert nach § 20 Abs 3 IG-L							

Tabelle 9: Gesamtbelastungen im Bestand (Nullvariante) der Bauphase. Relevante Zusatzbelastungen sind orange markiert.

RP [1]	Gesamtbelastung GB Projektvariante 2023 Bauphase							
	NO_x		NO_2		PM_{10}		$PM_{2,5}$	TSP
	P98	JMW	HMW	JMW	JMW	TMW	JMW	JMW
	[µg/m³]	[µg/m³]	[µg/m³]	[µg/m³]	[µg/m³]	[ÜS-Tage]	[µg/m³]	[mg/m²*d]
1	309	56,5	167	29,7	22,2	14	15,2	131
2	204	41,1	140	23,7	21,9	<11	14,6	117
3	260	47,1	155	26,1	22,4	15	14,8	126
4	217	42,2	144	24,1	22,5	15	14,7	123
5	300	53,9	165	28,8	23,4	19	15,2	141
6	250	47,3	152	26,2	22,7	16	14,9	129
7	366	73,0	181	35,2	23,8	21	16,0	156
8	398	87,1	188	39,4	25,1	26	16,8	177
9	285	53,1	161	28,4	21,6	<11	14,9	123
10	433	78,7	196	37,0	25,2	26	16,7	171
11	387	80,1	186	37,4	25,9	29	17,1	174
12	491	89,1	208	40,0	24,9	25	16,6	176
13	378	67,1	183	33,4	23,2	18	15,7	146
14	219	43,6	144	24,7	22,7	16	14,6	131
15	176	37,3	131	22,0	22,5	15	14,5	120
16	217	38,4	144	22,5	22,0	13	14,3	116
17	323	56,4	171	29,7	25,7	29	15,2	167
18	199	42,1	138	24,1	21,3	<11	14,4	115
19	204	41,8	140	23,9	23,1	18	14,7	132
20	173	37,8	130	22,2	20,6	<11	14,1	104
21	166	34,9	128	20,9	22,1	13	14,3	117
22	180	38,3	133	22,5	22,5	15	14,7	120
23	208	42,2	141	24,1	21,3	<11	14,7	112
24	191	40,6	136	23,5	21,0	<11	14,6	109
25	332	68,9	173	33,9	25,3	27	16,7	163
GW [2]	-	-	200	40	40	35	25	210
	Grenzwert nach § 20 Abs 3 IG-L							

Tabelle 10: Gesamtbelastungen in der Prognose (Planfall) der Bauphase. Relevante Zusatzbelastungen sind orange markiert.

Die Zusatzbelastungen für das Vorhaben im Bezugsjahr 2028 stellen sich wie folgt dar:

RP [1]	Differenzbelastung DB Projektvariante zu Nullvariante 2028 Betriebsphase									
	NO_x		NO_2		PM_{10}	$PM_{2,5}$	TSP	CO	C_6H_6	BaP
	P98	JMW	HMW	JMW	JMW	JMW	JMW	MW8	JMW	JMW
	[µg/m³]	[µg/m³]	[µg/m³]	[µg/m³]	µg/m³]	[µg/m³]	[mg/m²*d]	[mg/m³]	[µg/m³]	[ng/m³]
1	12,0	0,7	3,2	0,3	0,1	0,1	2,0	0,0	0,0	0,00
2	5,5	0,3	1,7	0,1	0,1	0,0	0,3	0,0	0,0	0,00
3	2,5	0,7	0,8	0,3	0,1	0,0	1,2	0,0	0,0	0,00
4	6,2	0,4	1,9	0,2	0,2	0,1	1,8	0,0	0,0	0,00
5	3,1	0,2	0,9	0,1	0,1	0,0	1,1	0,0	0,0	0,00
6	5,7	0,8	1,7	0,3	0,1	0,1	0,9	0,0	0,0	0,00
7	3,1	0,3	0,8	0,1	0,1	0,0	0,8	0,0	0,0	0,00
8	2,8	0,5	0,7	0,2	0,4	0,1	5,8	0,0	0,0	0,01
9	4,5	0,6	1,2	0,2	0,1	0,1	2,0	0,0	0,0	0,00
10	1,4	0,5	0,3	0,2	0,1	0,1	1,1	0,0	0,0	0,00
11	6,5	1,1	1,6	0,4	0,0	0,0	0,5	0,0	0,0	0,00
12	27,1	1,5	6,3	0,5	0,3	0,1	4,0	0,0	0,0	0,01
13	18,3	0,9	4,6	0,3	0,2	0,2	2,0	0,0	0,0	0,00
14	7,5	1,1	2,4	0,5	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,00
15	15,9	2,7	5,5	1,2	0,3	0,1	2,7	0,0	0,1	0,01
16	17,3	2,6	5,9	1,2	0,4	0,2	5,1	0,0	0,0	0,01
17	9,1	2,8	2,7	1,2	0,4	0,2	6,1	0,0	0,1	0,01
18	-21,3	-3,9	-7,2	-1,8	-0,8	-0,3	-13,0	0,0	-0,1	-0,02
19	-16,9	-1,7	-5,7	-0,8	-0,5	-0,2	-9,7	0,0	0,0	-0,01
20	-5,3	-1,1	-1,9	-0,5	-0,4	-0,1	-6,5	0,0	0,0	-0,01
21	11,9	1,7	4,3	0,8	0,2	0,1	1,1	0,0	0,0	0,00
22	13,2	2,3	4,5	1,1	0,2	0,1	1,6	0,0	0,0	0,00
23	11,0	1,5	3,4	0,7	0,2	0,1	3,6	0,0	0,0	0,01
24	9,8	1,7	3,1	0,8	0,3	0,1	3,8	0,0	0,0	0,01
25	6,3	2,6	1,7	1,0	0,5	0,3	7,9	0,0	0,1	0,01
Irrelevanz-Schwelle	-	-	6 [2]	0,9 [3]	1,2 [4]	0,75 [5]	6,3 [6]	0,3 [7]	0,15 [8]	0,03 [9]
	3% des Grenzwertes nach Anl 1 und 2 IG-L									

Tabelle 13: Maximale Zusatzbelastungen der Betriebsphase 2028. Relevante Zusatzbelastungen sind orange markiert. Deutliche Entlastungen sind grün markiert.

Die Gesamtbelastungen im Bestand und die Gesamtbelastungen der Prognose für das Bezugsjahr 2028 stellen sich wie folgt dar:

RP [1]	Gesamtbelastung GB Nullfall 2028										
	NO_x		NO_2		PM_{10}		$PM_{2,5}$	TSP	CO	C_6H_6	BaP
	P98	JMW	HMW	JMW	JMW	TMW	JMW	JMW	MW8	JMW	JMW
	[µg/m³]	[µg/m³]	[µg/m³]	[µg/m³]	[µg/m³]	[ÜS-Tage]	[µg/m³]	[mg/m²*d]	[mg/m³]	[µg/m³]	[ng/m³]
1	232	46,7	148	26,0	21,8	<11	14,9	125	1,4	1,4	0,43
2	164	36,1	128	21,4	20,8	<11	14,4	103	1,2	1,2	0,40
3	182	38,1	133	22,4	20,8	<11	14,4	106	1,3	1,2	0,40
4	171	36,6	130	21,7	20,9	<11	14,4	103	1,3	1,2	0,41
5	214	43,5	142	24,7	21,5	<11	14,8	119	1,3	1,3	0,42
6	194	39,7	137	23,1	21,8	<11	14,7	118	1,3	1,2	0,43
7	263	55,3	156	29,3	23,2	18	15,6	147	1,4	1,5	0,46
8	296	66,0	164	33,0	24,5	24	16,3	168	1,4	1,7	0,49
9	223	44,1	145	24,9	21,3	<11	14,7	118	1,3	1,3	0,42
10	312	59,7	168	30,8	24,6	24	16,4	162	1,5	1,6	0,49
11	306	63,2	166	32,1	25,4	27	16,7	165	1,5	1,7	0,51
12	340	67,0	175	33,3	24,2	22	16,2	166	1,5	1,8	0,48
13	275	53,7	159	28,7	22,8	16	15,4	140	1,4	1,5	0,45
14	161	35,4	127	21,1	20,6	<11	14,3	103	1,2	1,1	0,39
15	136	32,1	118	19,6	20,4	<11	14,2	95	1,2	1,1	0,39
16	138	31,2	119	19,2	19,8	<11	13,9	91	1,2	1,1	0,38
17	188	38,2	135	22,4	21,9	<11	14,6	122	1,3	1,2	0,43
18	158	35,7	126	21,3	20,6	<11	14,2	106	1,2	1,1	0,40
19	156	35,3	125	21,1	20,7	<11	14,3	103	1,2	1,1	0,40
20	141	33,3	120	20,2	20,1	<11	14,0	99	1,2	1,1	0,39
21	129	30,9	116	19,0	20,0	<11	14,0	92	1,2	1,1	0,39
22	140	33,4	120	20,2	20,9	<11	14,5	101	1,2	1,1	0,41
23	165	36,2	128	21,5	21,0	<11	14,5	108	1,3	1,2	0,41
24	160	35,6	126	21,2	20,8	<11	14,4	105	1,2	1,1	0,40
25	242	51,7	150	27,9	24,8	25	16,4	156	1,3	1,5	0,50
GW [2]	-	-	200	30+10	40	25+10	25	210	10	5	1
	Grenzwert nach § 20 Abs 3 IG-L										

Tabelle 14: Gesamtbelastungen im Bestand (Nullvariante) der Betriebsphase 2028. Relevante Zusatzbelastungen sind orange markiert.

RP [1]	Gesamtbelastung GB Planfall 2028										
	NO_x		NO_2		PM_{10}		$PM_{2,5}$	TSP	CO	C_6H_6	BaP
	P98	JMW	HMW	JMW	JMW	TMW	JMW	JMW	MW8	JMW	JMW
	[µg/m³]	[µg/m³]	[µg/m³]	[µg/m³]	[µg/m³]	[ÜS-Tage]	[µg/m³]	[mg/m²*d]	[mg/m³]	[µg/m³]	[ng/m³]
1	244	47,3	151	26,2	21,9	<11	15,0	127	1,4	1,4	0,43
2	170	36,3	129	21,6	20,9	<11	14,4	103	1,2	1,2	0,41
3	184	38,8	134	22,7	20,9	<11	14,5	107	1,3	1,2	0,41
4	177	36,9	132	21,8	21,0	<11	14,5	104	1,3	1,2	0,41
5	217	43,6	143	24,7	21,6	<11	14,8	120	1,3	1,3	0,42
6	200	40,5	139	23,4	21,9	<11	14,8	118	1,3	1,2	0,43
7	266	55,7	157	29,4	23,2	18	15,6	148	1,4	1,5	0,46
8	299	66,5	165	33,2	24,9	25	16,4	174	1,4	1,7	0,50
9	228	44,6	146	25,1	21,5	<11	14,7	120	1,3	1,3	0,42
10	313	60,2	168	31,0	24,7	24	16,4	163	1,5	1,6	0,49
11	313	64,4	168	32,4	25,4	27	16,7	165	1,5	1,7	0,51
12	368	68,5	181	33,8	24,5	24	16,3	170	1,5	1,8	0,49
13	293	54,6	163	29,0	23,0	17	15,5	142	1,4	1,5	0,45
14	168	36,5	129	21,6	20,6	<11	14,3	104	1,2	1,2	0,40
15	152	34,8	124	20,9	20,7	<11	14,3	98	1,2	1,1	0,40
16	155	33,7	125	20,4	20,2	<11	14,1	96	1,2	1,1	0,39
17	197	41,0	138	23,6	22,3	15	14,8	128	1,3	1,3	0,44
18	137	31,8	118	19,5	19,8	<11	13,9	93	1,2	1,1	0,38
19	139	33,5	119	20,3	20,2	<11	14,1	94	1,2	1,1	0,39
20	136	32,1	118	19,6	19,8	<11	13,9	92	1,2	1,1	0,38
21	141	32,6	120	19,8	20,2	<11	14,1	93	1,2	1,1	0,39
22	153	35,7	124	21,3	21,1	<11	14,6	103	1,2	1,1	0,41
23	176	37,7	131	22,2	21,2	<11	14,6	112	1,3	1,2	0,41
24	170	37,3	129	22,0	21,1	<11	14,5	109	1,2	1,2	0,41
25	249	54,3	152	28,9	25,3	27	16,7	164	1,4	1,5	0,51
GW [2]	-	-	200	30+10	40	25+10	25	210	10	5	1
	Grenzwert nach § 20 Abs 3 IG-L										

Tabelle 15: Gesamtbelastungen in der Prognose (Planfall) der Betriebsphase 2028. Relevante Zusatzbelastungen sind orange markiert.

Die Zusatzbelastungen für das Vorhaben im Bezugsjahr 2035 stellen sich wie folgt dar:

RP [1]	Differenzbelastung DB Projektvariante zu Nullvariante 2035 Betriebsphase									
	NO_x		NO_2		PM_{10}	$PM_{2,5}$	TSP	CO	C_6H_6	BaP
	P98	JMW	HMW	JMW	JMW	JMW	JMW	MW8	JMW	JMW
	[µg/m³]	[µg/m³]	[µg/m³]	[µg/m³]	µg/m³]	[µg/m³]	[mg/m²*d]	[mg/m³]	[µg/m³]	[ng/m³]
1	1,5	0,2	0,5	0,1	0,0	0,0	0,8	0,0	0,0	0,00
2	0,7	0,2	0,2	0,1	0,1	0,0	0,6	0,0	0,0	0,00
3	3,9	0,7	1,3	0,3	0,1	0,0	1,1	0,0	0,0	0,00
4	1,3	0,4	0,4	0,2	0,1	0,1	0,5	0,0	0,0	0,00
5	2,2	0,1	0,7	0,0	0,1	0,0	0,7	0,0	0,0	0,00
6	5,3	0,5	1,7	0,2	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,00
7	1,3	0,6	0,4	0,2	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,00
8	5,1	0,6	1,4	0,2	0,2	0,1	2,8	0,0	0,0	0,00
9	3,1	0,8	1,0	0,4	0,1	0,0	1,9	0,0	0,0	0,00
10	3,1	0,7	0,8	0,3	0,2	0,0	3,4	0,0	0,0	0,00
11	8,2	0,7	2,2	0,3	0,1	0,0	1,0	0,0	0,0	0,00
12	8,8	0,9	2,3	0,3	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,00
13	0,8	0,2	0,2	0,1	0,1	0,0	0,4	0,0	0,0	0,00
14	1,0	0,4	0,3	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,00
15	11,9	2,4	4,2	1,2	0,3	0,2	2,1	0,0	0,0	0,01
16	16,9	1,9	6,0	0,9	0,4	0,2	4,7	0,0	0,0	0,01
17	8,7	1,6	2,9	0,7	0,5	0,2	7,2	0,0	0,0	0,01
18	-10,6	-2,0	-3,9	-1,0	-0,7	-0,3	-11,8	0,0	0,0	-0,02
19	-2,0	-0,1	-0,7	0,0	-0,5	-0,2	-9,1	0,0	0,0	-0,01
20	-0,3	-0,5	-0,1	-0,2	-0,3	-0,1	-5,8	0,0	0,0	-0,01
21	8,9	1,5	3,3	0,7	0,1	0,1	0,7	0,0	0,0	0,00
22	12,3	2,3	4,4	1,1	0,2	0,1	1,9	0,0	0,0	0,01
23	4,7	1,0	1,7	0,5	0,2	0,1	3,4	0,0	0,0	0,01
24	7,0	1,1	2,5	0,5	0,2	0,1	2,8	0,0	0,0	0,00
25	7,0	1,7	2,1	0,7	0,5	0,3	8,0	0,0	0,0	0,01
Irrelevanz-Schwelle	-	-	6 [2]	0,9 [3]	1,2 [4]	0,75 [5]	6,3 [6]	0,3 [7]	0,15 [8]	0,03 [9]
	3% des Grenzwertes nach Anl 1 und 2 IG-L									

Tabelle 16: Maximale Zusatzbelastungen der Betriebsphase 2035. Relevante Zusatzbelastungen sind orange markiert. Deutliche Entlastungen sind grün markiert.

Die Gesamtbelastungen im Bestand und die Gesamtbelastungen der Prognose für das Bezugsjahr 2035 stellen sich wie folgt dar:

RP [1]	Gesamtbelastung GB Nullfall 2035										
	NO_x		NO_2		PM_{10}		$PM_{2,5}$	TSP	CO	C_6H_6	BaP
	P98	JMW	HMW	JMW	JMW	TMW	JMW	JMW	MW8	JMW	JMW
	[µg/m³]	[µg/m³]	[µg/m³]	[µg/m³]	[µg/m³]	[ÜS-Tage]	[µg/m³]	[mg/m²*d]	[mg/m³]	[µg/m³]	[ng/m³]
1	185	39,0	134	22,7	21,7	<11	14,8	124	1,3	1,2	0,42
2	152	34,0	124	20,5	20,8	<11	14,4	102	1,2	1,1	0,40
3	155	34,2	125	20,6	20,8	<11	14,4	106	1,2	1,1	0,40
4	157	34,2	125	20,6	20,8	<11	14,4	102	1,2	1,1	0,40
5	170	37,0	130	21,9	21,5	<11	14,7	117	1,2	1,2	0,42
6	161	35,4	127	21,2	21,8	<11	14,7	118	1,2	1,1	0,43
7	201	43,9	139	24,8	23,0	17	15,5	145	1,3	1,3	0,46
8	217	49,9	143	27,2	24,3	23	16,1	165	1,3	1,4	0,49
9	176	37,3	132	22,0	21,3	<11	14,7	117	1,2	1,2	0,41
10	224	46,0	145	25,7	24,3	23	16,2	157	1,3	1,3	0,49
11	240	52,6	150	28,3	25,2	27	16,6	163	1,4	1,5	0,51
12	255	51,3	154	27,8	24,2	22	16,0	165	1,4	1,5	0,48
13	215	43,9	143	24,9	22,6	16	15,4	138	1,3	1,3	0,45
14	141	32,4	120	19,8	20,5	<11	14,3	102	1,2	1,1	0,39
15	133	31,2	117	19,2	20,3	<11	14,2	95	1,1	1,1	0,39
16	128	30,1	115	18,7	19,8	<11	13,9	91	1,1	1,0	0,38
17	145	32,8	121	19,9	21,9	<11	14,5	121	1,2	1,1	0,43
18	136	32,2	118	19,7	20,5	<11	14,1	104	1,2	1,1	0,40
19	138	32,8	119	19,9	20,7	<11	14,3	103	1,2	1,1	0,40
20	130	31,3	116	19,2	20,1	<11	14,0	98	1,1	1,1	0,39
21	126	30,2	115	18,7	20,0	<11	14,0	92	1,1	1,0	0,39
22	130	31,6	116	19,4	20,9	<11	14,4	101	1,2	1,1	0,41
23	136	31,9	118	19,5	20,9	<11	14,4	107	1,2	1,1	0,41
24	133	31,8	117	19,4	20,8	<11	14,4	105	1,2	1,1	0,40
25	175	39,8	131	23,1	24,7	24	16,3	154	1,2	1,2	0,49
GW [2]	-	-	200	30+10	40	25+10	25	210	10	5	1
	Grenzwert nach § 20 Abs 3 IG-L										

Tabelle 17: Gesamtbelastungen im Bestand (Nullvariante) der Betriebsphase 2035. Relevante Zusatzbelastungen sind orange markiert.

RP [1]	Gesamtbelastung GB Planfall 2035										
	NO_x		NO_2		PM_{10}		$PM_{2,5}$	TSP	CO	C_6H_6	BaP
	P98	JMW	HMW	JMW	JMW	TMW	JMW	JMW	MW8	JMW	JMW
	[µg/m³]	[µg/m³]	[µg/m³]	[µg/m³]	[µg/m³]	[ÜS-Tage]	[µg/m³]	[mg/m²*d]	[mg/m³]	[µg/m³]	[ng/m³]
1	187	39,2	135	22,8	21,7	<11	14,9	124	1,3	1,2	0,43
2	153	34,1	124	20,6	20,9	<11	14,4	103	1,2	1,1	0,41
3	159	34,9	126	20,9	20,9	<11	14,4	107	1,2	1,1	0,41
4	158	34,6	126	20,8	20,9	<11	14,5	103	1,2	1,1	0,41
5	173	37,1	130	21,9	21,5	<11	14,7	118	1,2	1,2	0,42
6	167	36,0	129	21,4	21,9	<11	14,7	118	1,2	1,2	0,43
7	202	44,4	139	25,1	23,1	18	15,5	145	1,3	1,3	0,46
8	222	50,5	145	27,5	24,5	24	16,2	168	1,3	1,4	0,49
9	179	38,1	132	22,4	21,4	<11	14,7	119	1,2	1,2	0,42
10	227	46,7	146	26,0	24,6	24	16,2	161	1,3	1,4	0,49
11	248	53,3	152	28,5	25,3	27	16,6	164	1,4	1,5	0,51
12	264	52,2	156	28,1	24,2	22	16,1	165	1,4	1,5	0,48
13	216	44,1	143	24,9	22,7	16	15,4	138	1,3	1,3	0,45
14	142	32,8	120	20,0	20,5	<11	14,3	102	1,2	1,1	0,40
15	145	33,6	121	20,3	20,6	<11	14,3	97	1,2	1,1	0,40
16	145	32,0	121	19,6	20,2	<11	14,1	96	1,2	1,1	0,39
17	153	34,4	124	20,7	22,4	15	14,7	129	1,2	1,1	0,44
18	125	30,2	114	18,7	19,8	<11	13,9	92	1,1	1,0	0,38
19	136	32,7	118	19,9	20,2	<11	14,1	94	1,2	1,1	0,39
20	130	30,8	116	19,0	19,8	<11	13,8	92	1,2	1,1	0,38
21	135	31,8	118	19,5	20,2	<11	14,1	93	1,2	1,1	0,39
22	142	33,9	120	20,4	21,1	<11	14,5	103	1,2	1,1	0,41
23	140	32,9	120	20,0	21,2	<11	14,6	110	1,2	1,1	0,41
24	140	32,8	120	20,0	21,0	<11	14,5	108	1,2	1,1	0,41
25	182	41,5	133	23,8	25,2	26	16,5	162	1,2	1,3	0,51
GW [2]	-	-	200	30+10	40	25+10	25	210	10	5	1
	Grenzwert nach § 20 Abs 3 IG-L										

Tabelle 18: Gesamtbelastungen in der Prognose (Planfall) der Betriebsphase 2035. Relevante Zusatzbelastungen sind orange markiert.

d) Hinsichtlich im Imissionsschutzgesetz-Luft (im Folgenden: **IG-L**) festgelegter Immissionsbegrenzungen war festzustellen:

Die in Anlage 1a IG-L festgelegten Immissionsgrenzwerte für die JMW von NO_2 und Feinstaub der Fraktionsgrößen PM_{10} werden an dem meistbelasteten Beurteilungspunkt eingehalten.

Der in Anlage 1a IG-L festgelegte Immissionsgrenzwert für den maximalen NO_2-HMW wird am meistbelasteten Immissionspunkt eingehalten. Aufgrund des empirischen Zusammenhangs der Überschreitungshäufigkeit des PM_{10} TMW mit dem PM_{10} JMW ist mit Einhaltung der höchstzulässigen Anzahl von 35 Überschreitungstagen zu rechnen.

Der in Anlage 1b IG-L festgelegte Immissionsgrenzwert für den JMW von Feinstaub der Fraktionsgröße $PM_{2,5}$ wird an dem meistbelasteten Beurteilungspunkt eingehalten.

Der in Anlage 2 IG-L festgelegte Immissionsgrenzwert für den Staubniederschlag wird an dem meistbelasteten Beurteilungspunkt eingehalten.

Aufgrund der Vorbelastung an Luftschadstoffen im Untersuchungsraum und der modellierten Immissionen, allen voran für die Leitsubstanzen NO_2 und PM_{10}, ist für die im IG-L geregelten Luftschadstoffe zu schließen, dass die Grenzwerte gemäß Anlagen 1 und 2 des IG-L im Untersuchungsraum nicht überschritten werden.

Darüber hinaus kann – ungeachtet der unter den Grenzwerten liegenden Gesamtbelastung – festgestellt werden, dass durch die in der Zwischenzeit aktualisierte Datenlage im Handbuch der Emissionsfaktoren der Version 4.2.2 mit einer generellen, leichten Überschätzung der NO_2-Immissionen in Bau- und Betriebsphase zu rechnen ist.

Die Ozonbildung ist großräumig (überregional) zu sehen und durch lokale Vorhaben kaum beeinflusst, da die vorhabensbedingte Veränderung von Verkehrsemissionen im Untersuchungsraum vernachlässigbare Auswirkungen auf das Ozonbildungspotential hat.

Die Aussagen zu den Grenzwerteinhaltungen und der Einhaltung der Grenzwerte gemäß Anlagen 1 und 2 § 20 Abs. 3 IG-L bleiben auch bei kumulativer Betrachtung weiterer potenziell absehbarer Vorhaben sowie möglicher Maßnahmen im Rahmen des Ideenwettbewerbs gemäß Änderungsantrag vom 15.11.2023 im Untersuchungsraum aufrecht.

3.1.2.2. Zur Erreichung eines Rahmens von Maßnahmen, mit denen jedenfalls die Immissionen auf das Schutzgut „Luft“ nach dem Stand der Technik begrenzt werden und eine entsprechende Beweissicherung vorgenommen wird, war aus fachlicher Sicht unter Berücksichtigung der im Vorhaben selbst vorgesehenen Maßnahmen die Vorschreibung von

weiteren, also über die bereits im Vorhaben selbst enthaltenen Maßnahmen hinausgehend, Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung von Auswirkungen wie auch zur Beweissicherung erforderlich (sh. dazu auch oben Spruchpunkt II.A) 1.4. dieses Erkenntnisses). Die insgesamt als Nebenbestimmungen vorgeschriebenen Maßnahmen sind für einen Fachmann auch verständlich.

3.1.2.3. Was die Auswirkungen auf das Schutzgut „Luft“ als solches betrifft war davon auszugehen, dass diese insgesamt als „gering“ zu bewerten waren.

3.2. Zu den Auswirkungen auf das Schutzgut „Klima“:

3.2.1. Auswirkungen auf das Mikro- und Mesoklima:

3.2.1.1. Zu den Erhebungsgrundlagen war festzustellen: Der räumliche, zeitliche und inhaltliche Untersuchungsraum für das Schutzgut „Klima“ – auf den die Auswirkungen des Vorhabens geprüft wurden – war aus fachlicher Sicht ausreichend.

3.2.1.2. Im Ist-Zustand stellt sich das örtliche Klima im Projektgebiet so dar, dass die mittlere Lufttemperatur zwischen 10,3°C im außerstädtischen und 12,1°C im innerstädtischen Gebiet beträgt, es 45 Frosttage (innerstädtisch) bzw. 63 Frosttage (außerstädtisch) sowie 14 Eistage (innerstädtisch) bzw. 16 Eistage (außerstädtisch) gibt, die Niederschlagssummen zwischen 530 mm/a (innerstädtisch) und 796 mm/a (außerstädtisch) bei einer maximalen Schneedecke von 40 cm betragen, es ein Frühjahrsminimum sowie ein deutliches Spätherbst- und Wintermaximum der Luftfeuchtigkeit gibt und mittlere Windgeschwindigkeiten von 2,3 m/s (innerstädtisch) und 4,3 m/s (außerstädtisch) auftreten.

Der Vorhabensbereich wird bereits im Ist-Zustand als Bahn betreiben und genutzt. Der Vorhabensbereich hat versiegelte Flächen und ist teils bebaut, ebenso bestehen unversiegelte Flächen und Grünraum (Wiesen, Büsche, Bäume etc.). Der Bereich liegt eingebettet in die Stadt, aber nicht innerstädtisch. Kaltluftabflussbahnen sind jedoch örtlich vorhanden, teils auch Kaltluftentstehungsflächen. Die Sensibilität des Gebiets ist mit mäßig, manche Teile, die als Kaltluftentstehungsgebiete fungieren, sind mit hoch zu beurteilen.

3.2.1.3. Zu den Auswirkungen der Verwirklichung des Vorhabens war festzustellen:

Der Einfluss auf die Klimaelemente bzw. Klimabedingungen für Mikro- und Mesoklima in der *Bauphase* bewirkt lediglich lokal und zeitlich begrenzte Veränderungen. Die Intensität und räumliche Ausdehnung der Einwirkungen – so vorhanden – sind auf die Dauer der Bauphase selbst beschränkt und haben auf das Klima (definitionsgemäß langjährige Verhältnisse an einem Ort) keinen Einfluss.

In der *Betriebsphase* führen die vorhabensbedingt verbleibende Zunahme der Versiegelung von 12.213 m^2 bzw. 5,3 %, die Errichtung von Hochbauten, Lärmschutzwänden und Grünraumgestaltungen im Vorhabensgebiet selbst und dem unmittelbaren Nahbereich zu Auswirkungen auf die lokalen Temperatur- und Luftfeuchteverhältnisse, Besonnungs- und Beschattungsverhältnisse sowie Windverhältnisse.

Die Auswirkungen der Vorhabensverwirklichung auf das Mikroklima stellen sich insgesamt als gering dar, weil bereits im Bestand ein hoher Bebauungs- bzw. Versiegelungsgrad durch bestehende Bahnanlagen und Bahndämme sowie Straßenzüge und Gebäude gegeben ist. Es ist durch die zusätzliche Flächeninanspruchnahme des Vorhabens eine kleinräumige, einen Bereich von wenigen Metern in unmittelbarer Umgebung betreffende, Änderung der Temperatur- und Feuchteverhältnisse zu erwarten. Durch die baulichen Veränderungen sind kleinräumige Ablenkungen der bodennahen Windströmungen möglich.

Für das Mesoklima sind durch das Vorhaben keine relevanten Auswirkungen zu erwarten, weil das Vorhabensgebiet bereits im Bestand maßgeblich von städtischer Struktur geprägt ist.

Das Vorhaben weist eine geringe Auswirkung bezüglich der Auswirkungen auf die Kaltluftsituation im Untersuchungsraum auf: Dies betrifft eine relative Erhöhung der Kaltluftmächtigkeit im luvseitigen Bereich des Bauwerks südlich der Wientalquerung von + 2 % bis + 5 %. Ein Absenken der Kaltlufthöhe ist über die Integrationszeit von 8 Stunden nicht gegeben. Die Leitbahn für die westliche Kaltluftversorgung der Stadt Wien bleibt erhalten. Es sind keine relevanten nachteiligen Effekte für die Kaltluft in Bezug auf das Mesoklima und die Kaltluftversorgung festzustellen.

3.2.1.4. Die vorgesehenen Maßnahmen der landschaftspflegerische Begleitplanung sind für das Stadt- bzw. Mikro- und Mesoklima als positiv zu bewerten. Sie tragen dazu bei, nachteiligen Effekten auf das Mikroklima, die sich durch den erhöhten Versiegelungsanteil und Änderungen bei bestehendem Grünraum ergeben, abzumindern und entgegenzuwirken. Zu ergänzen ist, dass (schattenspendende) Bäume und Begrünung nicht nur der Hitzebelastung auf den menschlichen Körper entgegenwirken können, sondern auch positive Auswirkungen auf das örtliche Stadtklima (Lufttemperatur, Einstrahlung) und auf andere Organismen haben.

3.2.2. Zu den Emissionen von Treibhausgasen und klimarelevanten Spurengasen sowie den Auswirkungen auf das Makroklima:

3.2.2.1. Auf Grundlage der Verkehrsprognose für 2028 ergibt sich eine Zusatzbelastung infolge des Vorhabens von 0,8 kt pro Jahr CO_2-Äquivalent, für 2035 von 0,6 kt pro Jahr CO2-Äquivalent. Diese Werte liegen unter 0,01 % der Treibhausgasemissionen der Stadt Wien.

Dazu war im Einzelnen festzustellen:

a) Die Treibhausgasemissionen der zum Betrieb des Vorhabens verbrauchten Energie (Diesel) betragen 0,368 kt CO_2-Äquivalent. Abzüglich einer Emissionsreduktion infolge der Verlagerungseffekte von der Straße auf die Schiene durch das gegenständliche Vorhaben von 0,553 kt CO_2-Äquivalent ergibt dies insgesamt in der Betriebsphase keine Zunahme der Treibhausgasemissionen infolge des Vorhabens, sondern eine (geringfügige) Emissionsreduktion um 185 t CO_2-Äquivalente pro Jahr.

b) Die Summe Treibhausgasemissionen in der Bauphase beträgt mit 4,7 kt CO_2-Äquivalent weniger als 0,1 % der Treibhausgasemissionen der Stadt Wien.

c) Für die Betriebsphase ergibt sich bei Berücksichtigung der Verkehrsverlagerung ein (geringes) Einsparungspotenzial an Treibhausgasemissionen. Die vorhabensbezogenen Treibhausgasemissionen liegen unter 0,01 % der Treibhausgasemissionen der Stadt Wien.

d) Spezifisch zu den indirekten Emissionen war festzustellen:

In der Bauphase sind die indirekten THG-Emissionen im Zuge der Betonproduktion (55 % der insgesamt 34.744 t als CO_2-Äquivalent angegebenen THG-Emissionen) die dominierende Positionsgruppe bei den Emissionen (bezogen auf die Herstellung und Errichtung) und verursachen mehr als die Hälfte der Klimaänderung für diese Vorhabensphase. Mit über einem Viertel sind die Bauprozesse inklusive aller Transporte ein wesentlicher Bestandteil; letztere machen auch 29 % der THG-Emissionen aus. Die indirekten THG-Emissionen durch andere Baumaterialien verursachen weitere 11 %, Stähle 5 % der THG-Emissionen. Diesen baubedingten THG-Emissionen stehen Einsparungen von (minus) 22.739 t CO_2-Äquivalent insgesamt in 100 Jahren, bzw. im Durchschnitt minus 227 t CO_2-Äquivalent pro Jahr im Betrieb durch Verlagerungseffekten von Straße auf Schiene gegenüber.

d) Insgesamt ist, aus fachlicher Sicht durch das Vorhaben von einer geringfügigen Zunahme der klimarelevanten CO_2-Emissionen auszugehen.

3.2.2.2. Es sind, auch durch aus fachlicher Sicht für erforderlich, über die bereits im Vorhaben selbst enthaltenen Maßnahmen durch Nebenbestimmungen (sh. dazu oben Spruchpunkt II.A) 1.4. dieses Erkenntnisses) weitere Maßnahmen vorzuschreiben, durch welche die Emissionen von THG nach dem Stand der Technik begrenzt und damit auch die Immissionen aus fachlicher Sicht minimiert werden. Die insgesamt als Nebenbestimmungen vorgeschriebenen Maßnahmen sind für einen Fachmann auch verständlich.

3.2.3. Gesamtbewertung hinsichtlich der Auswirkungen auf das Schutzgut „Klima“:

Insgesamt ist die Auswirkung auf das Schutzgut Klima aus fachlicher Sicht mit „gering“ nachteilig zu bewerten.

3.3. Zu den Auswirkungen das Schutzgut „Mensch(en)“:

3.3.1. Zum Wirkfaktor Schall und Erschütterungen (einschließlich Sekundärschall):

3.3.1.1. a) Zu den Erhebungsgrundlagen war festzustellen, dass die von der PW bereitgestellten Unterlagen zum Fachbereich Schall zur Beurteilung des Vorhabens (weiterhin) geeignet waren. Die Änderungen in der Bebauung haben keine Auswirkung auf die Beurteilung des Projektes, weil insb. das Objekt Fasangartengasse 98, idt. Klimtgasse 14, nicht von Grenzwertüberschreitungen betroffen ist und die beschriebenen Dachaufbauten des Objektes Wambachergasse 10 auf Grund der Situierung nicht von maßgebenden Immissionen betroffen sind.

b) Die Untersuchungsräume wurden für den Baubetrieb und den Baustellenverkehr als auch für die Betriebsphase des Bahnbetriebs und für die Veränderungen des Straßenverkehrs ausreichend groß gewählt.

c) Die in den Unterlagen der PW dargestellten Emissionen für den Baubetrieb entsprechen dem Stand der Technik.

Die angewendeten Berechnungsverfahren (nach ÖNORM ISO 9613-2 und RVS 04.02.11) für die Prognose entsprechen ebenfalls dem Stand der Technik und die eingesetzte Software für die Ermittlung der Immissionen entspricht den Anforderungen an die Qualitätssicherung nach den Normen der ISO 17534-Serie.

d) Die Ermittlung der Immissionen der Betriebsphase erfolgte schlüssig und nachvollziehbar nach den anerkannten Regeln der Technik. Die Ergebnisse sind damit als Beurteilungsgrundlage für den humanmedizinischen Sachverständigen geeignet.

3.3.1.2. Zu den Schallimmissionen in der Bauphase war festzustellen:

a) Die Immissionen der Bauphase wurden für den Maschineneinsatz und den Baustellenverkehr gemäß den anerkannten Regeln der Technik berechnet. Die Berechnungen basieren auf den Emissionen der Baugeräte und Baumaschinen nach dem Stand der Technik und dem Baukonzept der PW.

b) Für die Bauphase ist mit folgenden Immissionen zu rechnen:

Regelmonat Werktag/Tag

Tabelle 13: Bauphase - Beurteilungspegel Regelmonat Werktag/Tag

Mess- und Rechenpunkte		Grenzwert	Anzahl der Zeiträume mit Immissionen, Grenzwertüberschreitungen, Immissionspegel			
			Häufigkeiten [2]		Beurteilungspegel [3] [dB]	
Name	Höhe ü. Boden	$L_{r,Tag}$ [1] [dB]	Anzahl > 45 dB	Anzahl > 67 dB	$L_{r,max}$	$L_{r,mittel}$
MP-1	5,0 m	67	23	0	62,9	55,5
MP-2	5,0 m	67	27	0	65,4	60,4
MP-3	5,0 m	67	27	0	66,6	61,2
MP-4	5,0 m	67	25	6	78,3	70,3
MP-5	5,0 m	67	38	7	72,7	64,4
MP-6	5,0 m	67	26	8	73,0	67,0
MP-7	5,0 m	67	29	0	62,5	57,3
MP-8	5,0 m	67	38	6	77,4	66,2
MP-9	5,0 m	67	41	7	74,6	65,3
MP-10	5,0 m	67	28	4	76,0	65,9
MP-11	5,0 m	67	25	4	79,1	70,3
MP-12	5,0 m	67	27	5	71,2	66,0
MP-13	5,0 m	67	25	0	65,6	60,8
MP-14	5,0 m	67	27	1	69,4	62,6
MP-15	5,0 m	67	28	4	71,3	66,0
RP-16	5,0 m	67	40	2	73,4	62,8
RP-17	5,0 m	67	44	4	76,8	64,8
RP-18	5,0 m	67	44	6	72,3	64,1
RP-19	5,0 m	67	25	0	63,2	58,2
RP-20	5,0 m	67	25	5	75,6	65,8
RP-21	5,0 m	67	27	0	63,8	58,8
RP-22	5,0 m	67	36	6	74,8	64,9
RP-23	5,0 m	67	32	4	73,5	64,5
RP-24	5,0 m	67	26	0	66,3	57,7
RP-25	5,0 m	67	36	9	77,0	66,6
RP-26	5,0 m	67	29	3	69,8	62,5
RP-27	5,0 m	67	28	2	71,7	63,3
RP-28	5,0 m	67	29	22	83,3	75,5
RP-29	5,0 m	67	27	4	73,8	66,4
RP-30	5,0 m	67	26	2	68,8	62,3
RP-31	5,0 m	67	25	0	64,9	58,4
RP-32	5,0 m	67	10	0	51,2	44,1

[1]... BStLärmIV §10 Ziffer (4)

[2]... Anzahl der Regelmonate mit Immissionspegel durch Bautätigkeiten bzw. Grenzwertüberschreitungen

[3]... Maximaler Immissionspegel, mittlerer Immissionspegel (für Monate mit Immissionen > 45 dB)

Der Grenzwert von 67 dB in der Bauphase wurde aus fachlicher Sicht als sinnvoll festgelegt, auch wenn die hierfür herangezogene Methodik ihrem Ursprung nach auf Straßeninfrastrukturvorhaben ausgerichtet ist.

c) Das Objekt der bP9 (Bossigasse 29) ist bei Vorhabensverwirklichung von keinen Grenzwertüberschreitungen betroffen. Aufgrund seiner Situierung ergeben sich an keinem Teil

des Objekts – unabhängig vom jeweils heranzuziehenden maßgeblichen Immissionsort – relevante bzw. maßgebende Immissionen.

3.3.1.3. Zu den bei Vorhabensverwirklichung zu erwartenden Schallimmissionen in der Betriebsphase war festzustellen:

a) Die Ermittlung der Immissionen der Betriebsphase erfolgte schlüssig und nachvollziehbar nach den anerkannten Regeln der Technik. Die Ergebnisse sind damit als Beurteilungsgrundlage für den humanmedizinischen Sachverständigen geeignet.

b) Mit folgenden Immissionen ist zu rechnen:

Tabelle 27: Immissionstabelle der Betrachtungsfälle, h = 5 m über Boden

Immissionstabelle der Betrachtungsfälle - VBB Wien - UVE
Ergebnisse der Berechnungen an den gewählten Referenzpunkten in h = 5 m über Boden

Referenz-Rechenpunkte	Bereich	Höhe ü. Boden [m]	Bestand [1] Aufkommen 2018 (JDTV)		Grenzwert [2] gem. SchIV		Nullvariante [1] Aufkommen 2025+		Prognose 2025+ ohne LSW		Prognose 2025+ mit LSW-UVE		Differenz ohne/ mit LSW	
			L_r Tag [dB]	L_r Nacht [dB]	L_r Tag [dB]	L_r Nacht [dB]	L_r Tag [dB]	L_r Nacht [dB]	L_r Tag [dB]	L_r Nacht [dB]	L_r Tag [dB]	L_r Nacht [dB]	L_r Tag [dB]	L_r Nacht [dB]
MP-1	Baumgartenstraße	5,0	55	52	65	55	59	56	60	57	59	55	-1	-2
MP-2	Auhofstr./Bossig.	5,0	57	58	65	55	65	64	63	62	57	55	-6	-7
MP-3	Hummelgasse	5,0	57	57	65	55	65	64	64	63	57	56	-7	-7
MP-4	Spohrstraße	5,0	57	58	65	55	65	64	64	62	53	51	-11	-11
MP-5	Spohrstr./Notharig.	5,0	50	50	60	55	57	56	58	57	55	53	-3	-4
MP-6	Hummelgasse	5,0	59	59	65	55	66	65	66	65	56	54	-10	-11
MP-7	Hummelg./Tiflgasse	5,0	47	47	60	55	54	53	55	53	52	50	-3	-3
MP-8	Waldvogelstraße	5,0	60	60	65	55	67	66	65	64	59	57	-6	-7
MP-9	Kindergarten Jagdschloßg.	5,0	55	55	65	55	62	61	63	61	53	52	-10	-9
MP-10	Speisinger Straße	5,0	55	55	65	55	65	64	65	64	59	57	-6	-7
MP-11	Versorgungsheimstraße	5,0	55	56	65	55	63	62	65	63	54	53	-11	-10
MP-12	Fasangartengasse	5,0	59	59	65	55	67	65	67	64	59	54	-8	-10
MP-13	Hetzendorfer Straße	5,0	54	54	64	55	63	60	63	59	56	50	-7	-9
MP-14	Hetzendorfer Straße	5,0	58	57	65	55	65	64	64	63	58	57	-6	-6
MP-15	Schönbachstraße	5,0	53	53	63	55	61	60	61	59	56	54	-5	-5
RP-16	Zehetnergasse	5,0	56	53	65	55	59	57	59	56	56	52	-3	-4
RP-17	Hadikgasse	5,0	56	54	65	55	61	59	59	56	56	51	-3	-5
RP-18	Hummelg./Neblingergasse	5,0	58	58	65	55	65	64	60	58	53	51	-7	-7
RP-19	Bossigasse	5,0	57	57	65	55	64	63	64	62	56	54	-8	-8
RP-20	Hummelg./Beckgasse	5,0	56	57	65	55	64	63	63	62	53	52	-10	-10
RP-21	Käthe-Leichter-Gasse	5,0	53	53	63	55	60	59	62	60	56	54	-6	-6
RP-22	Jagdschloßgasse	5,0	56	56	65	55	64	63	62	60	56	54	-6	-6
RP-23	Jagdschloßgasse	5,0	59	59	65	55	66	65	67	66	57	56	-10	-10
RP-24	Steinlechnergasse	5,0	51	51	61	55	58	57	60	58	51	49	-9	-9
RP-25	Waldvogelstraße	5,0	59	59	65	55	66	65	67	66	59	57	-8	-9
RP-26	Anton-Langer-Gasse	5,0	56	56	65	55	64	63	64	63	57	56	-7	-7
RP-27	Preyergasse	5,0	56	54	65	55	61	59	61	59	57	53	-4	-6
RP-28	Hofwiesengasse	5,0	59	59	65	55	66	65	66	65	56	55	-10	-10
RP-29	Schönbachstraße	5,0	54	54	64	55	62	60	62	59	59	56	-3	-3
RP-30	Hetzendorfer Straße	5,0	51	50	61	55	58	56	55	53	55	52	0	-1
RP-31	Fasangartengasse	5,0	51	51	61	55	59	58	60	59	56	54	-4	-5
RP-32	Schlolgasse	5,0	48	48	60	55	55	54	55	53	53	51	-2	-2

Anmerkungen: Darstellung der Beurteilungspegel L_r ausgehend vom Schienenverkehr auf ganze dB(A) gerundet
Tag - Zeitraum zwischen 06:00 Uhr und 22:00 Uhr
[1] für den Bestand gültiger Grenzwert generell $L_{r,Tag}$ = 65 dB bzw. $L_{r,Nacht}$ = 55 dB

... Kennzeichnung von Immissionen größer dem Immissionsgrenzwert gemäß SchIV
Nacht - Zeitraum zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr
[2] Grenzwert der Prognose abgeleitet aus der Berechnung Bestand

Tabelle 28: Immissionstabelle der Betrachtungsfälle, h = 1,5 m über Boden

Immissionstabelle der Betrachtungsfälle - VBB Wien - UVE
Ergebnisse der Berechnungen an den gewählten Referenzpunkten in h = 1,5 m über Boden

Referenz-Rechenpunkte	Bereich	Höhe ü. Boden [m]	Bestand [1] Aufkommen 2018 (JDTV)		Grenzwert [2] gem. SchIV		Nullvariante [1] Aufkommen 2025+		Prognose 2025+ ohne LSW		Prognose 2025+ mit LSW-UVE		Differenz ohne/ mit LSW	
			L_r Tag [dB]	L_r Nacht [dB]	L_r Tag [dB]	L_r Nacht [dB]	L_r Tag [dB]	L_r Nacht [dB]	L_r Tag [dB]	L_r Nacht [dB]	L_r Tag [dB]	L_r Nacht [dB]	L_r Tag [dB]	L_r Nacht [dB]
MP-1	Baumgartenstraße	1,5	52	49	62	55	55	52	56	53	55	51	-1	-2
MP-2	Auhofstr./Bossig.	1,5	56	57	65	55	64	63	62	60	55	54	-7	-6
MP-3	Hummelgasse	1,5	56	56	65	55	63	62	63	61	55	54	-8	-7
MP-4	Spohrstraße	1,5	56	56	65	55	63	62	59	58	50	49	-9	-9
MP-5	Spohrstr./Nothartg.	1,5	46	46	60	55	53	52	54	53	51	49	-3	-4
MP-6	Hummelgasse	1,5	58	58	65	55	65	64	62	61	55	53	-7	-8
MP-7	Hummelg./Tiflgasse	1,5	44	44	60	54	51	50	52	50	49	47	-3	-3
MP-8	Waldvogelstraße	1,5	56	56	65	55	63	62	63	61	56	54	-7	-7
MP-9	Kindergarten Jagdschloßg.	1,5	52	52	62	55	59	58	60	59	50	49	-10	-10
MP-10	Speisinger Straße	1,5	54	54	64	55	62	61	64	63	55	54	-9	-9
MP-11	Versorgungsheimstraße	1,5	55	55	65	55	62	61	64	62	52	51	-12	-11
MP-12	Fasangartengasse	1,5	56	55	65	55	64	61	65	61	54	49	-11	-12
MP-13	Hetzendorfer Straße	1,5	54	54	64	55	62	60	62	59	54	48	-8	-11
MP-14	Hetzendorfer Straße	1,5	53	53	63	55	61	60	60	59	53	51	-7	-8
MP-15	Schönbachstraße	1,5	48	48	60	55	56	55	55	54	51	49	-4	-5
RP-16	Zehetnergasse	1,5	55	51	65	55	57	54	57	54	55	50	-2	-4
RP-17	Hadikgasse	1,5	56	54	65	55	60	58	59	56	55	51	-4	-5
RP-18	Hummelg./Neblingergasse	1,5	56	56	65	55	63	62	56	54	51	48	-5	-6
RP-19	Bossigasse	1,5	55	55	65	55	62	61	62	61	54	52	-8	-9
RP-20	Hummelg./Bockgasse	1,5	52	53	62	55	60	59	59	58	51	49	-8	-9
RP-21	Käthe-Leichter-Gasse	1,5	50	50	60	55	58	57	59	58	53	52	-6	-6
RP-22	Jagdschloßgasse	1,5	55	55	65	55	62	61	61	59	53	52	-8	-7
RP-23	Jagdschloßgasse	1,5	56	56	65	55	63	62	66	64	54	53	-12	-11
RP-24	Steinlechnergasse	1,5	49	49	60	55	56	55	59	57	49	48	-10	-9
RP-25	Waldvogelstraße	1,5	57	57	65	55	64	63	64	63	55	54	-9	-9
RP-26	Anton-Langer-Gasse	1,5	52	52	62	55	60	59	61	60	54	52	-7	-8
RP-27	Proyergasse	1,5	56	53	65	55	60	58	60	58	57	53	-3	-5
RP-28	Hofwiesengasse	1,5	57	57	65	55	64	63	63	61	53	51	-10	-10
RP-29	Schönbachstraße	1,5	52	52	62	55	60	58	61	58	55	52	-6	-6
RP-30	Hetzendorfer Straße	1,5	50	47	60	55	55	53	53	50	52	49	-1	-1
RP-31	Fasangartengasse	1,5	49	48	60	55	56	55	57	55	53	51	-4	-4
RP-32	Schlöglgasse	1,5	46	45	60	55	52	51	52	51	50	49	-2	-2

Anmerkungen: Darstellung der Beurteilungspegel L_r ausgehend vom Schienenverkehr auf ganze dB(A) gerundet
Tag - Zeitraum zwischen 06:00 Uhr und 22:00 Uhr
[1] für den Bestand gültiger Grenzwert generell $L_{r,Tag}$ = 65 dB bzw. $L_{r,Nacht}$ = 55 dB

... Kennzeichnung von Immissionen größer dem Immissionsgrenzwert gemäß SchIV
Nacht - Zeitraum zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr
[2] Grenzwert der Prognose abgeleitet aus der Berechnung Bestand

3.3.1.4. Zum Straßenverkehrslärm war festzustellen:

a) Der Immissionsbereich Straßenverkehrslärm ist schlüssig, nachvollziehbar, entspricht dem Stand der Technik und ist für die Beurteilung durch den humanmedizinischen Sachverständigen geeignet.

b) Aufgrund der sich aus der Verkehrsuntersuchung ergebenden Zunahme des Verkehrsaufkommens um bis zum Dreifachen ergibt die prognostizierte Immissionszunahme bis zu 6 dB.

c) Konkret sind folgende Auswirkungen zu prognostizieren:

Tabelle 33: Veränderung der Immissionspegel – Straße Detail

Mess- und Rechen-punkt / Gebäude	Höhe ü. Boden Geschoß/ Fassade	Immissionen durch den Straßenverkehr				Differenz	
		Nullvariante		Prognose		L_{den}	L_n
		L_{den} [dB]	L_n [dB	L_{den} [dB]	L_n [dB]]	[dB]	[dB]
MP-8	1,5m	54,8	45,3	60,7	51,2	5,9	5,9
	5m	54,8	45,3	61,1	51,6	6,3	6,3
RP-22	1,5m	59,2	49,5	61,8	52,3	2,6	2,8
	5m	59,0	49,4	61,8	52,3	2,8	2,9
Haus 267	EG;O	51,2	41,7	56,7	47,2	5,5	5,5
	1.OG;O	51,3	41,8	56,8	47,3	5,5	5,5
	2.OG;O	51,4	41,9	56,9	47,4	5,5	5,5
	EG;N	58,5	48,8	60,1	50,5	1,6	1,7
	1.OG;N	58,1	48,5	59,8	50,1	1,7	1,6
	2.OG;N	57,7	48,0	59,3	49,6	1,6	1,6
Haus 281	EG;NO	55,1	45,6	57,6	48,1	2,5	2,5
	1.OG;NO	54,8	45,3	58,9	49,4	4,1	4,1
	2.OG;NO	54,4	44,9	59,5	50,0	5,1	5,1
	3.OG;NO	54,0	44,5	59,7	50,2	5,7	5,7
Haus 945	EG;N	61,2	51,6	65,9	56,3	4,7	4,7
	1.OG;N	60,5	50,9	65,3	55,7	4,8	4,8
Haus 3501	EG;S	60,0	50,3	61,5	51,9	1,5	1,6

Mess- und Rechen-punkt / Gebäude	Höhe ü. Boden Geschoß/ Fassade	Immissionen durch den Straßenverkehr				Differenz	
		Nullvariante		Prognose		L_{den}	L_n
		L_{den} [dB]	L_n [dB	L_{den} [dB]	L_n [dB]]	[dB]	[dB]
	1.OG;S	59,7	50,0	61,2	51,5	1,5	1,5
Haus 5246	EG;N	58,4	48,7	60,0	50,3	1,6	1,6
	1.OG;N	58,2	48,5	59,9	50,2	1,7	1,7

Legende:
- Veränderung > 1 dB - jedoch ohne Überschreitung der Grenzwerte, keine Maßnahmen erforderlich
- Veränderung > 1 dB - mit Überschreitung der Grenzwerte, objektseitige Maßnahmen erforderlich

a) Die von der PW bereitgestellten Unterlagen zum Bereich Erschütterung sind zur Beurteilung des Vorhabens geeignet. Die Untersuchungsräume sind sowohl für den Baubetrieb und den Baustellenverkehr als auch für die Betriebsphase des Bahnbetriebs ausreichend groß gewählt.

b) Die in der UVE dargestellten Emissionen für den *Baubetrieb* entsprechen dem Stand der Technik: Danach sind in Bezug auf Erschütterungen in der Bauphase Erschütterungen im unmittelbaren Baustellenbereich möglich, wobei die merkbaren Erschütterungen mit zunehmender Entfernung zum Baufeld deutlich abnehmen.

c) In der *Betriebsphase* können trotz erhöhten Bahnverkehrsaufkommens die Grenzwerte für ausreichenden Erschütterungsschutz und den Schutz vor gesundheitsgefährdenden Erschütterungen eingehalten werden.

d) Die angewendeten Berechnungsverfahren der RVE 04.02.02 („Prognose von Erschütterungen und Sekundärschall“) für die Prognose entsprechen ebenfalls dem Stand der Technik.

d) Die Immissionen der Bauphase wurden für den geplanten Maschineneinsatz gemäß den anerkannten Regeln der Technik dargestellt. Die erforderlichen Maßnahmen zur Beweissicherung und Schwingungsüberwachung bei Baumaßnahmen im Nahbereich von Gebäuden sind in den Nebenbestimmungen enthalten.

3.3.2. Zu den Auswirkungen durch den Wirkfaktor Licht bzw. durch Blendungen:

3.3.2.1. Zu den Auswirkungen durch EMF war festzustellen, dass aus den erforderlichen elektrotechnischen Anlagen und Ausrüstungen des Vorhabens resultierenden Einflussfaktoren und Auswirkungen entsprechend dem Stand der Technik durch die im Vorhaben bereits dargelegten Maßnahmen begrenzt werden. Es wird damit sichergestellt, dass es durch die geplanten Ausbaumaßnahmen lediglich zu einer geringen Anhebung der elektromagnetischen Felder kommt. Damit kommt es in den allgemein zugänglichen Bereichen, wo eine dauerhafte Exposition von Personen möglich ist, weder hinsichtlich der magnetischen Ersatzflussdichte noch hinsichtlich der elektrischen Felder zu einer Überschreitung der relevanten Referenz- bzw. Auslösewerte für die Allgemeinbevölkerung für einen zeitlich unbegrenzten Aufenthalt.

3.3.2.2. Aufgrund der Errichtung und des Betriebs der Photovoltaikanlagen (Flächen), die mit der Vorhabensänderung 1 in das Vorhaben aufgenommen wurden, sind aus fachlicher Sicht keine zusätzlichen Immissionen (Blendung durch die Flächen) bei Nachbarn zu erwarten. Die Auswirkungen des Wirkfaktors Licht (Blendwirkungen durch die vorgesehenen Photovoltaik-Flächen) sind aus fachlicher Sicht als immissionsneutral zu bewerten.

3.3.2.3. Aus fachlicher Sicht sind gegenüber dem Bescheid 1 abgeänderte Maßnahmen betreffend Blendungen erforderlich (sh. dazu auch oben unter I.A) 1.4. dieses Erkenntnisses).

3.3.3. Zu den (sonstigen) Auswirkungen der Vorhabensänderungen auf subjektive Rechte sonstiger Parteien:

Über den oben unter II.3.3.2.2. festgestellten Sachverhalt betreffend mögliche Auswirkungen auf Licht und Blendung hinausgehend war festzustellen, dass durch die Vorhabensänderungen durch die PW im Verfahren vor dem BVwG keine zusätzlichen subjektiven Rechte sonstiger (mitbeteiligter) Parteien berührt werden und darüber hinaus auch bisher geltend gemachte Rechte nicht anders tangiert werden.

3.3.4. Zu den Auswirkungen auf den menschlichen Organismus und das menschliche Wohlbefinden durch die Verwirklichung des Vorhabens und zur Immissionsminimierung:

3.3.4.1. Zu den Auswirkungen der Vorhabensverwirklichung war festzustellen, dass bei Einhaltung sämtlicher, im Vorhaben vorgesehener wie auch darüber hinaus durch Nebenbestimmungen vorgeschriebener Maßnahmen (sh. dazu auch oben Spruchpunkt I.A)1.4. dieses Erkenntnisses), die durch das Vorhaben bedingten Immissionen weder zu erheblichen Belästigungen für Nachbarn noch zu Gesundheitsgefährdungen für Menschen führen.

3.3.4.2. Zur Immissionsminimierung war, über die im Vorhaben bereits enthaltenen Maßnahmen, aus fachlicher Sicht die Vorschreibung von, insb. die Wirkfaktoren Schall und Erschütterungen betreffenden, weiteren Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verminderung oder zur Sicherung von Beweisen, aber auch zur Minimierung der Immissionen, erforderlich (sh. dazu oben Spruchpunkt I.A) 1.4. dieses Erkenntnisses). Die insgesamt als Nebenbestimmungen vorgeschriebenen Maßnahmen sind für einen Fachmann auch verständlich.

3.3.5. Zu den Auswirkungen auf das Schutzgut „Mensch(en)“ insgesamt:

Insgesamt sind aus fachlicher Sicht nicht mehr als „geringfügig“ nachteilige Auswirkungen durch die Vorhabensverwirklichung auf das Schutzgut „Mensch(en)“ zu erwarten.

3.4. Zu den Auswirkungen auf das Schutzgut „Biologische Vielfalt“ (einschließlich Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume) sowie zu entfernenden und ersatzweise zu pflanzenden Bäumen:

3.4.1. Zu den Auswirkungen auf die Biologische Vielfalt als solches:

3.4.1.1. Zum Ist-Zustand war festzustellen:

Der ggst. Streckenabschnitt liegt im dicht bebauten Stadtgebiet und wird im nördlichen Abschnitt von der Westbahn begrenzt. Der Hütteldorfer Ast durchquert vor allem Gewerbegebiete. Die Bahnböschungen sind überwiegend von Kratzbeer- und Brombeergebüsch bewachsen. Fallweise stocken Bäume am Fuß der Bahnböschungen nahe der Bahngrundgrenze.

Der Penzinger Ast wird von einem großen Busparkplatz, Parkplätzen für PKW sowie den Außenanlagen mehrgeschossiger Wohnhäuser umgeben.

Nach der Querung des Wientals mittels zweier Brückenbauwerke durchfährt die Bahn durchgrüntes Siedlungsgebiet und wird von Kleingärten und Einfamilienhäusern, Villen und mehrgeschossigen Wohnhäusern mit großen Freiraumanlagen bis zum Vorhabensende umgeben.

Entsprechend der Lage im bebauten Gebiet werden keine naturschutzfachlich bedeutenden Vegetationsstrukturen gefunden. Nur an wenigen Standorten wie zB im Bereich entlang der Bahnböschung parallel zur Spohrstraße/Hummelgasse werden Gehölzstrukturen und einige geschützte Pflanzen gefunden.

In wenigen Abschnitten befinden sich zwischen einzelnen Gleisen Ruderalflächen mit offener oder geschlossener Vegetation. Auch entlang dieses Streckenabschnittes sind abschnittsweise Bahnböschungen neben der erwähnten Spohrstraße bzw. Hummelgasse bestockt, wobei es sich vielfach um Feldgehölze mit standortfremden Baumarten vor allem Götterbaum und Robinie handelt.

Neben den genannten Neophyten sind Esche, Ahorn (Feld- und Spitzahorn) oder Pappel, wenige Kirschen, Linde oder Rosskastanie als Alleebaum dominante Laubbaumarten. Offensichtlich angepflanzt sind einige Eiben, Fichten und Föhren und typische Parkbäume wie zB Japanischer Schnurrbaum. Fallweise vor allem im Nordteil der Strecke, aber auch in den Kleingartenanlagen finden sich Obst- und Nussbäume.

An Säugetieren sind vor allem Kulturfolger wie Rotfuchs, Dachs oder Marder, diverse Fledermausarten und Kleinsäuger wie Weißbrustigel, aber auch Ratten zu finden. Bei Vögeln dominieren vergleichsweise häufig vorkommende, gebüschbrütende Vogelarten. Reptilien werden vor allem an abgezäunten, nicht zugängigen Bereichen der Bahn gefunden. Offensichtlich sind Hauskatzen, wie sie oft in den Außenbereichen von Wohnhausanlagen gefunden werden, durch ihr Jagdverhalten mit verantwortlich für die vergleichsweise individuenarme Population von Reptilien (hier vor allem Zauneidechse und Blindschleiche). Unter den Insekten sind Tagfalter häufig zu finden, wobei eine streng geschützte Art, der

Segelfalter, sogar vergleichsweise häufig entlang der Trasse zu finden ist. Von den Heu- und Fangschrecken werden vor allem Arten gefunden, die Sträucher und Gebüsch als Lebensraum bevorzugen. Die Gottesanbeterin besiedelt ebenso das Gebiet, allerdings nur an wenigen Standorten, wo noch so etwas wie Wiesenflächen oder Ruderalflächen mit geschlossener Vegetation vorkommen. Dies sind vor allem die ehemaligen Baustelleneinrichtungsflächen für die Errichtung des Lainzer Tunnels. Insbesondere jene Fläche, die sich zwischen der Klimtgasse und dem Rosenhügelsteg befindet, ist aufgrund des vergleichsweise größeren Blühangebots ein gutes Habitat für Tagfalter. Dieser Bereich, der während der Bauphase als Baustelleneinrichtungsfläche wieder beansprucht werden muss, ist aufgrund seines Charakters als Sukzessionsfläche nicht nur Habitat für diverse Tagfalter, sondern auch für Zauneidechse, Wespenspinne und der Wiener Schnirkelschnecke. Dies sind Arten, die magere, trockene Standorte bevorzugen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass entsprechend der Habitatausstattung die Biologische Vielfalt vergleichsweise gering ist. Durch die Anlage von Gestaltungsflächen entlang der Bahn kann die Biologische Vielfalt sogar angehoben werden, da zahlreiche Extensivwiesen und Gehölze angelegt werden, die diversen Insekten, aber auch Reptilienarten und Vögel ein reiches Habitat bieten.

Es gibt keine naturschutzfachlich besonders bedeutenden Pflanzenhabitate im Untersuchungsraum. Gehölzflächen haben noch im Vergleich zu den Ruderalflächen etwas höhere Bedeutung, auch wenn diese ebenfalls anthropogen überprägt und verändert und zumeist durch Neophyten unterwandert sind.

3.4.1.2. Zu den Auswirkungen der Verwirklichung des Vorhabens waren folgende Feststellungen zu treffen:

Für das Bahnprojekt ergibt sich ein Ausgleichsflächenbedarf für die Beanspruchung naturschutzfachlich bedeutender Vegetationsstrukturen von insgesamt rd. 3,9 ha, wobei rd. 2,9 ha (bzw. 28 785 m²) auf Gehölzflächen und rd. 1 ha oder (10 610 m²) auf Offenlandflächen (Magerrasen trockener Standorte) entfällt.

Für die für die Wiederherstellung unterbrochener Verkehrswege (im Folgenden: **WuV**) werden keine botanisch hochwertigen Flächen beansprucht, wodurch sich kein Ausgleichsflächenbedarf ergibt.

Zum Biotoptyp Allee ist anzumerken, dass eine Fläche im Ausmaß von rd. 1066 m² beansprucht werden muss. Alle Bäume, die im Zuge des WuVs gerodet werden müssen fallen, sofern sie einen entsprechenden Stammumfang aufweisen und den unter Schutz gestellten Arten

angehören, unter das Wr BSchG. Für diese spezielle Fragestellung wird ein eigenes Operat ausgearbeitet.

Zusammenfassend ergibt sich aus der Beanspruchung des Schutzgutes Pflanzen ein Ausgleichsflächenbedarf von rd. 3,9 ha an Gehölzflächen.

An Tierhabitaten werden vor allem Lebensräume buschbrütender Vogelarten, Kleinsäuger wie Igel, Reptilien und Tagfalter beansprucht.

Für die Betriebsphase sind Ausgleichsmaßnahmen für buschbrütende Vogelarten, Igel, Reptilien, Heuschrecken, Tagfalter und Spinnen geplant.

Nachdem die genannten Tiergruppen in der Natur ebenfalls mit- und nicht nebeneinander vorkommen, beziffert sich somit der Ausgleichsflächenbedarf mit insgesamt 3,90 ha Gehölzfläche und 0,64 ha trockener blütenreicher Wiesenfläche.

Getrennt für Bau- und Betriebsphase werden Maßnahmen entwickelt, um ungünstige Vorhabenswirkungen zu vermeiden, vermindern bzw. sofern notwendig auch auszugleichen.

In der Bauphase konzentrieren sich Maßnahmen vor allem auf den Schutz angrenzender Biotope, der Verhinderung von Störung oder Tötung von Tieren durch entsprechende Bauzeiten, sowie die Kontrolle von Objekten vor deren Abbruch und das Absiedeln allfälliger geschützter Tierarten aus dem Baufeld. Darüber hinaus ist der Einsatz lärmarmer Baumaschinen und insektenfreundlicher Beleuchtung geplant. Das Bauvorhaben wird von einer ökologischen Bauaufsicht begleitet, die auch die fachgerechte Rekultivierung nach Fertigstellung des Vorhabens kontrolliert. Wenn notwendig werden hochgradig gesundheitsgefährdende (gefährliche) Neophyten bekämpft.

Für die Betriebsphase ist die Anlage der trassenfernen ökologischen Ausgleichsfläche vorgesehen. Zusammenfassend ergibt sich somit für Tiere und Pflanzen ein Ausgleichsflächenbedarf von rd. 3,9 ha an Gehölzfläche und rd. 0,64 ha Wiesenfläche – das sind rd. 4,6 ha Fläche.

Die Ausgleichsfläche wird trassenfern im Stadtrandgebiet auf einem Grundstück im 22. Wiener Gemeindebezirk, KG Breitenlee, das sich bereits im Grundeigentum der ÖBB befindet, umgesetzt.

Diese Flächen werden derzeit intensiv landwirtschaftlich genutzt.

Darüber hinaus wird bei notwendiger Beleuchtung zB im Bereich der Verkehrshaltestellen darauf geachtet, dass insektenfreundliche Lampen und Leuchtmittel verwendet werden, die Licht ausschließlich nach unten abstrahlen und keine „Lichtverschmutzung“ erzeugen.

Zur Vermeidung von Vogelschlag wird im Bereich von den drei Verkehrshaltestellen und transparenten Lärmschutzwänden Vogelschutzglas verwendet.

Als einzige fachspezifische Präventiv- oder Minderungsmaßnahme, welche die Auswirkungen schwerer Unfälle oder Naturkatastrophen vermindern, einschränken oder ausgleichen kann, ist die Kontrolle trassennaher Bäume notwendig. Entlang der Trasse sind vor allem auf angrenzenden Flächen außerhalb der Bahn einige Bäume vorhanden, die sich bereits an ihrer physiologischen Altersgrenze befinden und durch ihre Größe und Ausprägung bei Starkwind eine Gefahr für die Bahnanlage darstellen können.

Während der Bauphase sind keine fachspezifischen Beweissicherungsmaßnahmen notwendig. Die ökologischen Ausgleichsflächen sind über die Dauer von zehn Jahren intensiver zu betreuen. Ab dann sollte es genügen, deren Existenz und angedachte Ausgestaltung nachzuweisen.

Bei Anwendung der „worst case“-Methode – was bedeutet, dass ungünstigere Einstufungen auf die Gesamtbeurteilung durchschlagen, wobei insbesondere die Faktoren Flächenbeanspruchung und Trennwirkung besondere Bedeutung zukommt; es sind jene Faktoren, deren Veränderungen sich unmittelbar und zeitgleich direkt auf die Bestände von Tieren und Pflanzen bzw. deren Lebensräume auswirken – verbleiben bei Verwirklichung des Vorhabens zusammenfassend „geringfügig nachteilige“ Auswirkungen sowohl für die Bau- als auch für die Betriebsphase.

3.4.1.3. Darüber hinaus ist hinsichtlich zu entfernender Bäume (bzw. sonstigen Bewuchses) auch auf den unten unter II.3.4.3. festgestellten Sachverhalt zu verweisen.

3.4.2. Zu den Auswirkungen auf verbotene Wirkungen hinsichtlich des Schutzes von Arten und zu möglichen Ausführungs- oder Standortalternativen zur Erreichung der Projektziele:

3.4.2.1. Bei Verwirklichung des Vorhabens ist zu erwarten, dass es hinsichtlich bestimmter Pflanzen- und Tierarten zu Wirkungen des Fangens bzw. Sammelns und Transportierens im lebenden Zustand (diese Wirkung auf die jeweilige Art im Folgenden: **F**), zur Tötung (diese Wirkung auf die jeweilige Art im Folgenden: **T**), sowie zur Vernichtung von Lebensstätten (diese Wirkung auf die jeweilige Art im Folgenden: **V**) kommen kann:

Von den geschützten Pflanzenarten betreffen die Wirkungen F, T und V die Echte Schlüsselblume (*Primula veris*) (diesfalls: F) und den Feldmannstreu (*Eryngium campestre*) (diesfalls: F).

Von den (auch streng) geschützten Tierarten betreffen die Wirkungen F, T und V den Weißbrustigel (*Erinaceus concolor*) (diesfalls: T, V und F), den Abendsegler (*Nyctalus noctula*) (diesfalls: F), die Mückenfledermaus (*Pipistrellus pygmaeus*) (diesfalls: F), die Zwergfledermaus (*Pipistrellus pipistrellus*) (diesfalls: F), die Zauneidechse (*Lacerta agilis*) (diesfalls: T, V und F), die Blindschleiche (*Anguis fragilis*) (diesfalls: T, V und F), die Schlingnatter (*Coronella austriaca*) (diesfalls: F), die Äskulapnatter (*Zamenis longissimus*, Syn.: *Elaphe longissima*) (diesfalls: F), die Ringelnatter (*Natrix natrix*) (diesfalls: F), die Erdkröte (*Bufo bufo*) (diesfalls: F), die Gelbbauchunke (*Bombina variegata*) (diesfalls: F), den Teichmolch (*Lissotriton vulgaris*, Syn.: *Triturus vulgaris*) (diesfalls: F), den Grünfroschkomplex (diesfalls: *Pelophylax* spp.) (diesfalls: F), den Laubfrosch (*Hyla arborea*) (diesfalls: F), den Segelfalter (*Iphiclides podalirius*) (diesfalls: T und V), die Gottesanbeterin (*Mantis religiosa*) (diesfalls: T und V), die Italienische Schönschrecke (*Calliptamus italicus*) (diesfalls: T und V), die Blauflügelige Ödlandschrecke (*Oedipoda caerulescens*) (diesfalls: T und V), die Graue Beißschrecke (*Platycleis grisea*) (diesfalls: T und V), die Große Schiefkopfschrecke (*Ruspolia nitidula*) (diesfalls: T und V), Zebraspinne (*Argiope bruennichi*) (diesfalls: T und V), die Kartäuserschnecke (*Monacha cartusiana*) (diesfalls: F) und die Wiener Schnirkelschnecke (*Cepea vindobonensis*, Syn. *Caucasotachea vindobonensis*) (diesfalls: F).

3.4.2.2. Es gibt zum Vorhaben sowie auch den darin vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung oder zum Ausgleich der Auswirkungen auf die unter II.3.4.2.1. erwähnten Tier- und Pflanzenarten keine alternativen Lösungen zu Erreichung der Ziele des Vorhabens, durch die es zu (noch) geringeren ökologischen Kosten betreffend die im erwähnten Absatz dargestellten Wirkungen kommen würde:

a) Geprüft wurden – und dies war aus fachlicher Sicht als ausreichend und fachgerecht zu sehen – insb. Varianten betreffend Maßnahmen zur Erreichung der Ziele des Vorhabens an anderen Standorten als im Vorhaben vorgesehen.

b) Es waren, nach der zuvor dargestellten (eben in ausreichender fachlicher Qualität durchgeführten) Prüfung – auch abgesehen von Standortvarianten – keine anderen, hinsichtlich der Wirkungen des Art. 12 FFH-RL mit geringeren ökologischen Kosten (also weniger beeinträchtigenden Auswirkungen) verbundenen Varianten in der Ausführung festzustellen.

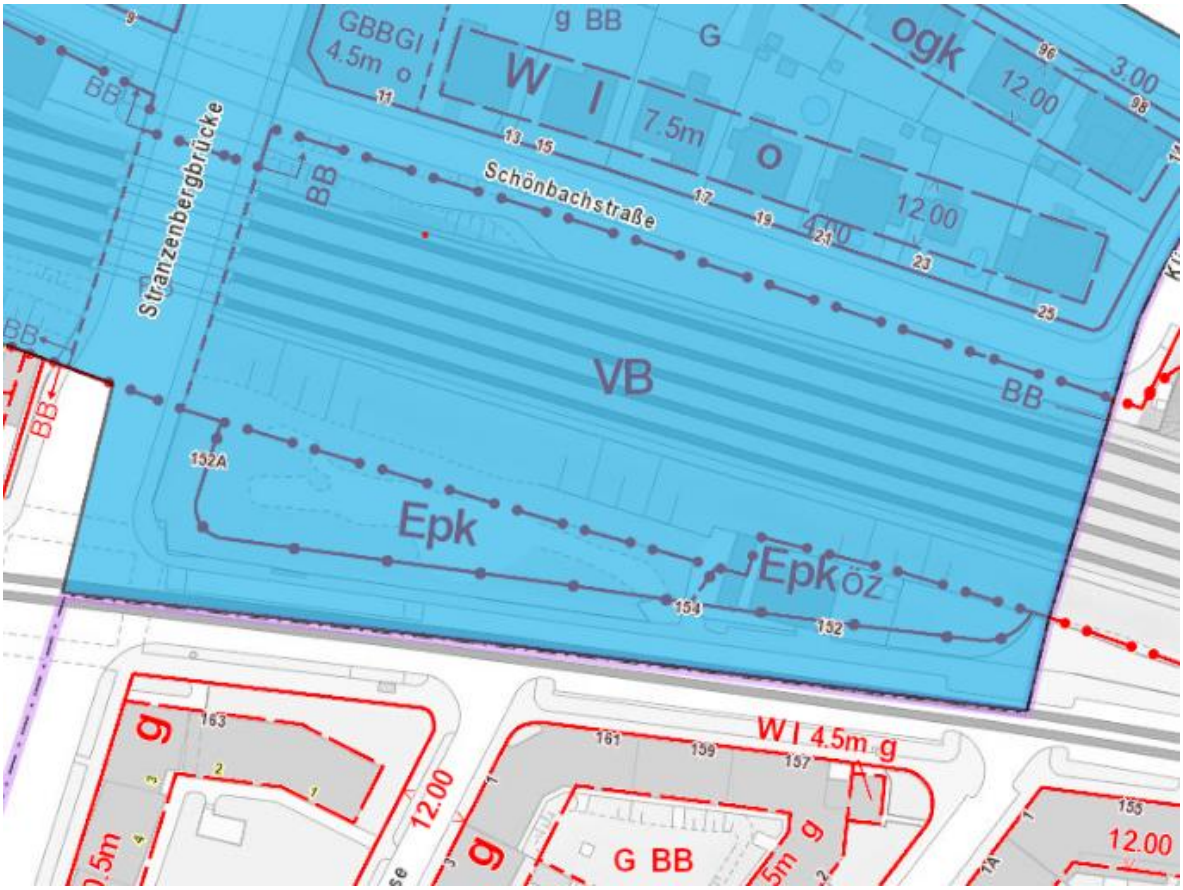
3.4.2.3. Durch die Verwirklichung des Vorhabens wird der günstige Erhaltungszustand betreffend die oben unter II.3.4.2.1. als betroffen dargestellten Pflanzen- und Tierarbeiten erreicht bzw. steht die Vorhabensverwirklichung dessen Erreichung nicht entgegen.

3.4.3. Zur Entfernung von Bäumen (einschließlich Baumzeilen) durch die Vorhabensverwirklichung und vorgesehene Ersatzpflanzungen:

3.4.3.1. a) Bei Setzung der als Maßnahmen zur Errichtung und dem Betrieb der – aus rechtlicher Sicht als „Eisenbahnanlagen“ iSd § 10 EisbG zu qualifizierenden – Teile des Vorhabens werden 820 Bäume mit einem Stammumfang größer 40 cm entfernt, die unter das grundsätzliche Entfernungsverbot des Wr BSchG fallen würden. Darüber hinaus werden für die Verwirklichung des Vorhabens 16 solcher Bäume entfernt.

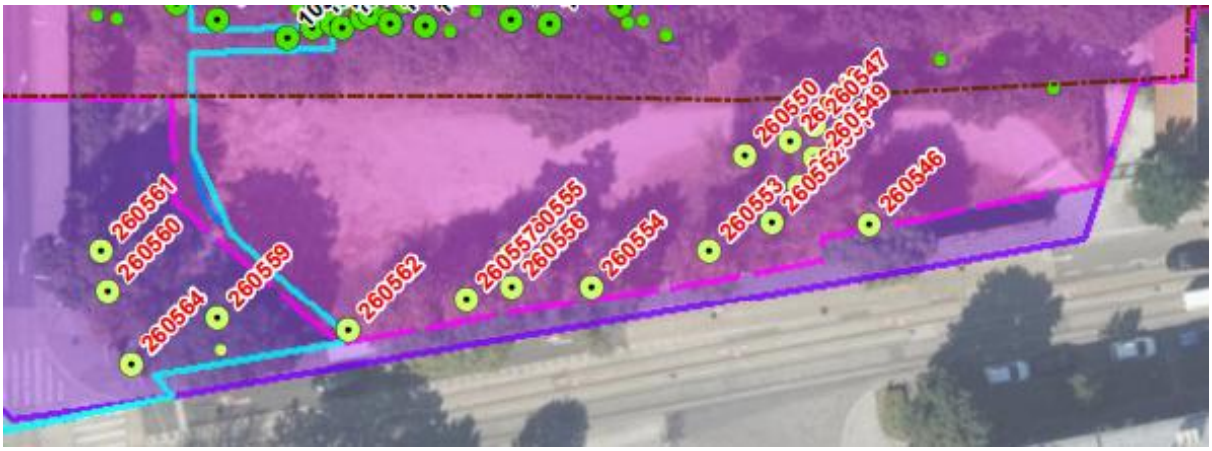
b) Aufgrund der durch die vorgesehenen Schutzmaßnahmen (sh. dazu oben unter II.2.1.8.) zu erwartenden Optimierungen des Bauablaufes während der Bauphase und den in Form von Nebenbestimmungen vorgeschriebenen Maßnahmen (sh. oben Spruchpunkt I.A) 2.4. dieses Erkenntnisses) einschließlich der einzusetzenden ökologischen Bauaufsicht wird sichergestellt, dass Bauabläufe kleinräumig/lokal nochmals optimiert werden und zusätzliche Bäume erhalten werden können; aufgrund von alldem ist fachlich davon auszugehen, dass die bewilligten Baumentfernungen auf das unumgänglich notwendige Ausmaß beschränkt werden.

3.4.3.2. a) Die als „Epk“ gewidmete Fläche bei der Stranzenbergbrücke stellt sich wie folgt dar:



(Auszug aus dem Vienna GIS (am 20.11.2025) – Flächenwidmungs- und Bebauungsplan – abrufbar unter https://www.wien.gv.at/flaechenwidmung/public/)

b) Die auf der im Vorabsatz dargestellten Fläche für die Verwirklichung des Vorhabens zu entfernenden Bäume sind wie folgt ersichtlich:



Auszug aus dem Plan ON 311-3

3.4.3.2. Aus fachlicher Sicht kommt es durch die durch das Vorhabensverwirklichung zu keiner Entfernung von Bäumen (bzw. Baumgruppen), die den Charakter einer „Baumzeile“ aufweisen.

3.4.3.2. Durch die Entfernung sonstiger aus fachlicher Sicht für die Errichtung oder den Betrieb des Vorhabens als „Baumzeilen“ zu qualifizierenden Anordnungen von Bäumen auf als „Epk“

gewidmeten Flächen kommt es aus fachlicher Sicht auch zu keiner wesentlichen Beeinträchtigung des Landschaftshaushalts, der Landschaftsgestaltung oder der Erholungswirkung der Landschaft.

3.4.4. Zu den Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen:

3.4.4.1. Die im Vorhaben selbst vorgesehenen Maßnahmen führen in Zusammenschau mit den im gegenständlichen Erkenntnis (sh. dessen Spruchpunkt I.A) 2.4.) vorgeschriebenen Maßnahmen zu einer Vermeidung, Verminderung bzw. dem Ausgleich von das Schutzgut „Biologische Vielfalt“ beeinträchtigenden Auswirkungen.

3.4.4.2. Die Vorschreibung der nunmehr als Nebenbestimmungen vorgesehenen Maßnahmen war aus fachlicher Sicht erforderlich. Diese sind für einen Fachmann auch verständlich.

3.5. Zu den Auswirkungen auf das Schutzgut „Boden“ und das Schutzgut „Fläche“:

3.5.1. Für das Schutzgut „Fläche“ sowie das Schutzgut „Boden“ ist festzustellen, dass im Ist-Bestand 64,55 % der Fläche versiegelt sind.

Dies ist vor allem die Eisenbahnanlage, aber auch Straßen, Lagerflächen und Begleitwege. Durch das Vorhaben wird der Versiegelungsgrad nach einer Projektoptimierung um 5,34 % erhöht. Die Veränderungen der Flächen hinsichtlich Versiegelungsgrad lassen sich wie folgt tabellarisch zusammenfassen:

Tabelle 58: Übersicht über die Flächenveränderungen hinsichtlich Versiegelung zwischen Bestand und Projekt.

Bestand		**Gesamtfläche**	**versiegelt**	**unversiegelt**
Bahn	m²	213 883	133 464	79 175
	%	100	62,4	37,6
Verkehrswege	m²	15 068	14 326	758
	%	100	95,08	4,92
Gesamt	**m²**	**228 951**	**147 790**	**79 933**
	%	**100**	**64,55**	**34,91**

Projekt		**Gesamtfläche**	**versiegelt**	**unversiegelt**
Bahn	m²	213 883	146 831	67 052
	%	100	68,65	31,35
Verkehrswege	m²	15 068	13 493	1 575
	%	100	89,54	10,46
Gesamt	**m²**	**228 951**	**160 003**	**68 948**
	%	**100**	**69,89**	**30,11**

3.5.2. Im Überblick wird durch das Vorhaben um ca. 1,22 ha mehr Fläche versiegelt, was einer Zunahme um rd. 5,34 % entspricht. Dies ist vor allem auf die Vergrößerung der versiegelten Bahnanlage inkl. notwendiger Begleitwege sowie der Straßen- und Vorplatzgestaltung

geschuldet. Im Detail kann gesehen werden, dass die Umlegung der Straßen (außerhalb der Umhüllenden der Bahnbauphase) bewirkt, dass dort, wo im Bestand Straßen waren, Flächen sogar entsiegelt werden. Allerdings nimmt der Versiegelungsgrad innerhalb der Umhüllenden Bahn-Bauphase nach Verwirklichung des Vorhabens aufgrund der Lage der Begleitwege und Straßenunterführungen wieder zu.

Im Detail gliedert sich die Flächenbeanspruchung des Vorhabens wie folgt auf:

Das Bahnprojekt beansprucht insgesamt (Bau- und Betriebsphase zusammen) 21 388 ha Fläche. Davon sind im Bestand rd. 7,92 ha unversiegelt und 13,34 ha versiegelt. Dies entspricht einem Anteil von 62,40 % versiegelter und 37,60 % unversiegelter Fläche.

Von der gesamtheitlich 21,38 ha Fläche, die für das Bahnprojekt aufgewendet werden müssen, sollen 14,68 ha oder 68,65 % versiegelt werden. Demgemäß verbleiben 6,7 ha oder 31,35 % unversiegelte Fläche. Das entspricht einer Steigerung des Versiegelungsgrades für das Bahnprojekt von 5,34 %. Der höchst Anteil entfällt naturgemäß auf die Bahnanlage selbst und ein nicht unbeträchtlicher Anteil auf das notwendige Wegenetz bzw. auch auf die Wiederherstellung unterbrochener Verkehrswege.

Die Wiedererrichtung unterbrochener Verkehrswege benötigt in der Bauphase eine Fläche von 42 338 m² oder rd. 4,23 ha. Davon liegen 2770 m² innerhalb des Baufelds der Bahntrasse und wurden daher bereits in obiger Tabelle unter Bahn-Bauphase betrachtet. Zusätzlich (also ohne Bahnprojekt) müssen für den Umbau der Straßen noch 15 068 m² Fläche aufgewandt werden, die sich auf 14 569 m² für den Betrieb und zusätzlich 499 m² für die Bauphase aufteilen. Im Bestand sind davon 14 326 m² oder 95,08 % versiegelt und 758 m² oder 9,92 % unversiegelt.

Somit verändert sich die zusätzlich benötigte Fläche für die WuV wie folgt:

Es müssen insgesamt rd. 1,5 ha Fläche zusätzlich für Verkehrswege aufgewendet werden, davon sind im Bestand 1,43 ha versiegelt, was 95,08 % entspricht. Im Projekt kann durch die Planung von Baumscheiben und Grüninseln im Straßenraum diese Fläche auf 1,31 ha oder 87,42 % gesenkt werden, was gegenüber dem Bestand eine leichte Verbesserung bedeutet. Von den Vorhabenswirkungen gemäß Relevanzmatrix sind Lärm, Luftschadstoffe sowie Lichtverhältnisse aufgrund der Lage in der Stadt vernachlässigbar. Ebenso Einflüsse auf den Wasserhaushalt, da die Trasse bereits derzeit im Wesentlichen abgedichtet ist. Wasser wird nicht versickert, sondern gezielt in das öffentliche Kanalnetz der Stadt Wien eingeleitet. Das Vorhandensein der Bestandsbahn übt bereits ein gewisses Maß an Trennwirkung aus, was allerdings aufgrund des Fehlens geeigneter Habitate beidseits der Trasse vernachlässigbar ist. Der Ausbau der Trasse hat zwar zur Folge, dass durch die durchgehenden Lärmschutzwände

eine Vollbarriere entsteht, die aber verhindert, dass – im Gegensatz zum Bestand – Tiere auf der Trasse verunglücken. Im städtischen Bereich kommen Tiere gut mit Barrieren zurecht und beanspruchen Über- und Unterquerungen, die für den Menschen errichtet wurden. Demzufolge ist von allen Wirkfaktoren die Flächenbeanspruchung der bedeutendste Faktor.

Das ggst. Vorhaben beinhaltet (zum überwiegenden Teil) den Umbau der bestehenden Verbindungsbahn (Bahnprojekt) und davon initiiert den Umbau einiger Straßen und Begleitwege infolge der Neuordnung von Verkehr bzw. Unter-bzw. Überführungen. Das Bahnprojekt stellt somit einen Bewilligungsgegenstand, die WuV nur einen Beurteilungsgegenstand dar. Demzufolge wird beim wichtigsten Faktor, nämlich der Flächenbeanspruchung, genau aufgelistet, welcher Projektteil wieviel beansprucht. Für die WuV und den Bau der Bahn müssen insgesamt 22,895 ha Fläche aufgewandt werden. Die Beanspruchung teilt sich zwischen dem Bahnprojekt- und der WuV wie folgt auf: Das Bahnprojekt beansprucht insgesamt (Bau- und Betriebsphase zusammen) 21,388 ha. Davon entfallen 11,503 ha auf die Betriebsphase und 9,885 ha auf die Bauphase (Manipulationsflächen, Baustelleneinrichtungsflächen und Zufahrten etc.). Der Großteil der beanspruchten Fläche ist bereits bestehende Bahnanlage, wobei alleine der bestehende Gleiskörper (ohne jede Vegetation) eine Gesamtfläche von rd. 7,82 ha umfasst. Biologische Biotope werden vor allem an den bestockten Bahnböschungen beansprucht, hier vor allem Gehölze. Der Umbau diverser Straßen, der durch das Bahnprojekt initiiert wird, benötigt insgesamt eine Fläche von 42 338 m² oder rd. 4,233 ha. Im Betrieb beanspruchen die umgebauten Straßen eine Fläche von 41 373 m² (rd. 4,14 ha). Die in der Bauphase benötigte Fläche der Straße im Umfang von lediglich 965 m² ist im Bestand zumeist wiederum Straße und wird als solche verwendet. Nur zu einem geringen Teil handelt es sich um biologische Biotope.

Für die Flächenbilanz der WuVs ist es wichtig zu beachten, dass ein Teil der oben genannten Flächen für die Straßen (Bau- wie im Betrieb) im Baufeld der Bahn bzw. in Form von Unterführungen unter der Bahn in der Betriebsphase liegen. Diese Flächen wurden bereits dem Bahnprojekt zum Ausgleich zugordnet und können somit vom oben genannten Flächenausmaß abgezogen werden. Es handelt sich um 12 721 m² oder 1,272 ha, die im Bereich des Baufeldes des Bahnprojektes liegen, und somit bereits in die Ausgleichsflächenbilanz der Bahn miteingerechnet wurden.

Abzüglich der Flächen für die Straßen, die bereits im Rahmen des Bahnprojektes ausgeglichen werden, beträgt die Flächenbeanspruchung der Straße während der Bauphase 15 068 m² sowie 14 569 m² in der Betriebsphase.

3.5.3. Es ist erforderlich, Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung sowie zur Beweissicherung der durch die Vorhabensverwirklichung entstehenden Immissionen vorzusehen, damit insgesamt die Einwirkungen nach dem Stand der Technik begrenzt werden.

3.6. Zu den Auswirkungen auf das Schutzgut „Wasser“:

3.6.1. Hinsichtlich des Ist-Zustands und den Auswirkungen der Verwirklichung des Vorhabens auf Oberflächengewässer war festzustellen:

3.6.1.1. Im Vorhabensgebiet verläuft der im westlichen Wienerwald in der Nähe von Rekawinkel entspringende Wienfluss. Während dieser im Oberlauf in einer hügeligen Waldlandschaft liegt, ist sein etwa 15 km langer Verlauf durch die Stadt Wien als hart verbautes Hochwassergerinne ausgeformt und aus ökologischer Sicht erheblich verändert. Der Wienfluss wird durch die Verbindungsbahn an zwei Stellen von Brücken gequert.

3.6.1.2. In der Bauphase sind keine Auswirkungen durch anfallende Abfälle und Rückstände und Veränderungen des Wasserhaushalts, Flächenbeanspruchung oder Trennwirkung möglich. Anfallende Abfälle werden fachgerecht gesammelt und entsorgt und die während der Bauarbeiten anfallenden Wässer werden vor Einleitung in das Wiener Kanalnetz gereinigt. Die im Befluss bestehenden Brückenpfeiler werden ausschließlich während der hochwasserfreien Zeit abgetragen. Der dazu erforderliche Mobilkran wird außerhalb des Mittelwassergerinnes positioniert und kann im Hochwasserfall rechtzeitig entfernt werden.

In der Betriebsphase des Vorhabens sind infolge von Abfällen und Rückständen keine nachteiligen Auswirkungen auf Oberflächengewässer zu erwarten. Ebenso sind keine Auswirkungen infolge von qualitativen Veränderungen des Wasserhaushalts gegeben, da keine direkten Einleitungen in den Wienfluss erfolgen und anfallende Oberflächenwässer gesammelt und nach Vorreinigung in das Wiener Kanalnetz geleitet werden. Da die bisherigen Abflusshindernisse (Brückenpfeiler) abgetragen werden, entfällt in der Betriebsphase des Vorhabens die derzeitige Behinderung des Hochwasserabflusses. Somit verbessert sich die Situation gegenüber dem Bestand hinsichtlich Flächenbeanspruchung, quantitativer Veränderungen des Wasserhaushalts und Trennwirkung.

3.6.2. Hinsichtlich des Ist-Zustands und den Auswirkungen der Verwirklichung des Vorhabens auf das Grundwasser war festzustellen:

3.6.2.1. Das Grundwasser liegt im Projektgebiet in der sogenannten Flyschzone, dessen Gesteine von quartären Schottern des Wienflusses überlagert werden. Der lokal begrenzte Grundwasserkörper mit geringer Mächtigkeit ist ebenso mit mäßiger Ergiebigkeit ausgebildet.

Der Flurabstand nimmt eine Größenordnung von 4,5 m und ca. 8,7 m an. Der Abstand des Druckniveaus zur Geländeoberkante liegt zwischen 4,5 m und 16 m. Sowohl die Grundwasserströmungsrichtung als auch das Grundwasserspiegelgefälle sind durch die Morphologie des Grundwasserstauers in der Flyschzone bzw. dem Verlauf der geologischen Schichten im Bereich des Wiener Beckens bestimmt. Die Qualität des Grundwassers wird im Untersuchungsgebiet als hoch vorbelastet eingestuft.

3.6.2.2. In der Bauphase sind Einflüsse auf die Quantität des Grundwasserkörpers durch Bauteile, die in das Grundwasser eintauchen, möglich. Diese Einwirkungen sind jedoch auf temporäre Wasserhaltungsmaßnahmen bei einzelnen Objekten und das Abteufen der Ortbetonbohrpfähle bei tieffundierten Objekten und Stützmauern beschränkt und können daher lediglich zu geringfügig nachteiligen Auswirkungen führen. Qualitative Veränderungen des Grundwassers sind in der Bauphase durch das Zusickern getrübter Bauwässer infolge von Erdbewegungen und Aushubarbeiten möglich, welche jedoch auf den engen Abstrombereich der Baumaßnahmen begrenzt sind. Dadurch kann es vorübergehend zu Trübungen oder pH-Wert-Erhöhungen im näheren Grundwasserabstrombereich kommen. Bestehende Wassernutzungen sowie die im Projektumfeld ausgewiesenen Altlasten und Verdachtsflächen bleiben durch das gegenständliche Bauvorhaben unberührt.

Durch das ggst. Vorhaben werden keine bestehenden Wassernutzungen sowie Altlasten und Verdachtsflächen berührt, weshalb im Zusammenhang mit dem Wirkfaktor Flächenbeanspruchung keinen nachteiligen Auswirkungen zu erwarten sind.

Zusammenfassend werden die möglichen Auswirkungen auf das Grundwasser in der Bauphase mit „geringfügig nachteilig“ beurteilt.

In der Betriebsphase sind geringfügige quantitative Veränderungen des Wasserhaushalts und Veränderungen der Funktionszusammenhänge durch Bauwerksteile bzw. Tiefgründungselemente, die in den Grundwasserkörper reichen, möglich. Nennenswerte Auswirkungen auf den Grundwasserabstrom sind jedoch nicht zu erwarten. Kurzfristige Anhebungen des Grundwasserdruckniveaus durch Niederschlagsereignisse sind nur im unmittelbaren Umfeld möglich. Eine qualitative Beeinflussung des Grundwassers ist aufgrund der Einleitung der Niederschlagswässer in die Kanalisation im Regelbetrieb nicht gegeben. Nachteilige Auswirkungen durch allfällige im Gleisbereich aufgebrachte Herbizide werden durch einen hochmodernen und möglichst geringen Einsatz weitestgehend vermieden. Im Hinblick auf den Wirkfaktor Flächenbeanspruchung sind keine nachteiligen Auswirkungen gegeben.

In der Betriebsphase werden die Auswirkungen als „geringfügig nachteilig“ angesehen.

3.6.3. Mit Ausnahme von Extremsituationen ist davon auszugehen, dass das Kanalnetz in der Lage ist, auch Niederschlagswässer und sonstige Wässer – bei denen ein Ableitzusammenhang mit dem Vorhaben gegeben ist – aufzunehmen.

3.6.4. Die Entwässerungsplanung des Vorhabens (sh. dazu ua. oben II.2.1.6.) entspricht – unter Berücksichtigung der Lage zur Versickerungsfähigkeit des Untergrunds – aus fachlicher Sicht dem Stand der Technik bzw. widerspricht es nicht dem Stand der Technik aus fachlicher Sicht, dass keine weiteren Versickerungsmaßnahmen vorgesehen sind bzw. das übrige, in einer dem Vorhaben zuzurechnenden Art und Weise gesammelte Niederschlagswasser in das Kanalnetz der Stadt Wien eingeleitet wird.

Aus fachlicher Sicht war es auch nicht angezeigt, weitere Erkundigungen bzw. Ermittlungsschritte zu setzen, ob Versickerungen möglich sind; insb. durch Boden- bzw. Untergrunderkundigungen im Vorhabensgebiet.

3.6.5. Es war aus fachlicher Sicht als erforderlich anzusehen, die oben unter I.A) 1.4. dieses Erkenntnisses vorgesehenen Maßnahmen vorzuschreiben. Die sind für einen Fachmann auch verständlich.

3.7. Zu den Auswirkungen auf das Schutzgut „Landschaft“:

3.7.1. Hinsichtlich der Auswirkungen auf das Landschaftsbild war von Folgendem auszugehen:

3.7.1.1. a) Zum Ist-Zustand war festzustellen, dass der Untersuchungsraum sich vorrangig aus der visuellen Wirkzone des Bauwerks, vor allem der Hochtrasse – im ggst. Fall der Bahntrasse – ergibt. Entlang der Trasse wird je nach Sichtachsen und Sichtbarrieren ein Untersuchungsraum von 500 bis 3.000 Metern definiert. Darüber hinaus wurde das Untersuchungsgebiet in 16 Teilräume gegliedert. Die Gliederung basiert auf homogenen Landschafts-/Stadtstrukturelementen und „Anordnungsmustern“. Um die Sensibilität und die Eingriffserheblichkeit der Bahntrasse durch die Hochlage zu bewerten, wurden für die trassennahe Beurteilung zwei weitere Teilräume – die Teilräume 3/4 und 5/6 – festgelegt. Diese befinden sich zwischen der Auhofstraße im Norden und der Stadlergasse im Süden.

b) Das Projekt entfaltet seine Wirkung auf das Stadtbild vor allem im direkten Umfeld der Bahntrasse durch die Bebauungsdichte parallel der Bahngleise. Zudem ist das Bauwerk, insbesondere die Hochtrasse, von einigen querenden Straßenzügen – wie der Hietzinger Hauptstraße – sowie weiteren Straßenzügen einsehbar.

c) Das Stadtbild ist im Untersuchungsraum vorwiegend als dicht bebaut zu beschreiben. Es ist gekennzeichnet durch eine heterogene Siedlungsstruktur und nur geringfügig vorhandene naturnahen Pflanzenstrukturen. Zum Teil liegt der Untersuchungsraum innerhalb der Schutzzonen „Ober St. Veit“ und „Unter St. Veit“, in denen die Bebauung bis in das Biedermeier zurückreicht. Einige Teilräume – beispielsweise die Ortszentren von Lainz und Speising – sind zudem als Ensembleschutzzone ausgewiesen.

3.7.1.2. a) Während der Bauphase wird die Baustellenbeleuchtung derart ausgerichtet, dass zwar eine ausreichende Beleuchtung gewährleistet ist, Aufhellungen und Direktblendungen der Umgebung jedoch vermieden werden. Während der Betriebsphase sind keine wesentlichen Veränderungen der Belichtungsverhältnisse zu erwarten. Die Auswirkungen auf das Stadtbild können demnach sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase als geringfügig nachteilig eingestuft werden.

b) Die während der Bautätigkeiten anfallenden Abfälle und Rückstände werden ordnungsgemäß gesammelt und entsorgt. Der anfallende Aushub kann zu 90 % auf einer Bodenaushubdeponie entsorgt werden. Der untersuchte Gleisschotter ist gemäß Baustoffrecycling-Verordnung verwertbar. Im leicht erreichbaren Süden des Wiener Zentralraums sind zudem ausreichend Behandlungsanlagen und Deponien vorhanden. Eine fachgerechte Behandlung und Entsorgung der Abfälle ist somit gewährleistet. Während der Betriebsphase ist die ordnungsgemäße Einhaltung des Abfallkonzepts sowie das fachgerechte Sammeln und Entsorgen von Abfällen und Rückständen vorgesehen. Daher sind sowohl während der Bautätigkeiten als auch beim Betrieb der Bahntrasse keine Abfälle und Rückstände zu erwarten, die das Landschafts- bzw. Stadtbild beeinflussen.

c) Der Flächenverbrauch ist der ausschlaggebende Wirkfaktor für die Auswirkungen auf das Stadtbild und unterscheidet sich in der Regel nicht wesentlich von der Betriebsphase. Die Anwesenheit der Baumaschinen und die Bautätigkeit stellen eine technogene Überformung dar, die sich in Umfang und Einsatzintensität nicht wesentlich von derjenigen ortsüblicher Baustellen unterscheidet. Lediglich in der Wientalquerung sind die eingesetzten Baumaschinen bzw. Mobilkräne aufgrund ihrer Dimension deutlich sichtbar und auffällig. Aufgrund des kurzfristigen Einsatzes ist die Beeinträchtigung insgesamt jedoch als gering einzustufen.

d) Aufgrund der beengten Platzverhältnisse sind die Baustellenlagerflächen kleinflächig und liegen unmittelbar an der Bahntrasse. Angesichts der geringen Höhenentwicklung der darauf befindlichen Zwischenlager und Baustelleneinrichtungen sind maximal punktuelle Sichtunterbrechungen im unmittelbaren Nahbereich möglich. Die Verbindungsbahn führt im

Betrieb lediglich zu einzelnen Verlusten von landschaftsprägenden Strukturelementen innerhalb der Bahnanlage. Die Flächenbeanspruchung hat daher insgesamt nur geringfügig nachteilige Auswirkungen auf das Stadtbild.

e) Durch Baustelleneinrichtungen oder Zwischenlager bestehen Trennwirkungen in nur geringem Ausmaß. Es kommt daher im Zuge der Bauarbeiten zu keinen relevanten Geländeveränderungen.

f) Die Fremdkörperwirkung der Baustelleneinrichtungen kann während der Bauphase zu einer Veränderung des Erscheinungsbildes führen. Die Auswirkungen sind aufgrund der Lage der Baustelleneinrichtungen in unmittelbarer Nähe oder auf der Trasse der Verbindungsbahn und im urbanen Umfeld als geringfügig nachteilig einzustufen

3.7.1.3. a) Während des Betriebs des Vorhabens sind abschnittsweise Einschränkungen von Sichtbeziehungen sowie markante Geländeveränderungen zu erwarten. Daher sind die Auswirkungen durch den Wirkfaktor Trennwirkung insgesamt als merkbar nachteilig zu bewerten. Der Ausbau der Verbindungsbahn führt teilweise zu erheblichen Veränderungen landschaftsprägender Elemente. Durch Begleitmaßnahmen wird jedoch ein wesentlicher Ausgleich erreicht. Begleitend zur Trasse kann durch die Ergebnisse des Gestaltungswettbewerbs zudem eine Bereicherung des Stadtbildes erzielt werden.

b) Die neue Trasse verläuft in der Lage weitetestgehend im Bestand und wird im nördlichen Bereich angehoben. Durch die Realisierung der Hochlage im Nahbereich der Trasse sowie entlang der Sichtachsen kommt es zu einer deutlichen visuellen Raumzerschneidung und Störung des Raummusters. Zudem werden Sichtbeziehungen auf die jeweils andere Seite der Trasse verstellt. Entlang der Hietzinger Hauptstraße sind auch großräumige Sichtweiten bis zum Wiener Wald festzustellen. Kleinräumige Sichtachsen auf die bestehende Bahntrasse sowie die erhaltenswerten Bauten östlich der Bahntrasse lt. Schutzzonenausweisungen lassen gesamthaft auf eine mäßige bis hohe Sensibilität der Teilräume 3/4 und 5/6 schließen.

c) Damit verbunden ist auch die Verbauung der Blickbeziehungen zu den Gebäuden der Schutzzonen. Im Gegensatz zur visuellen kommt es zu einer Reduktion der funktionellen Trennwirkungen. Im Vergleich zu dem aktuellen Zustand verändert sich somit die Wahrnehmbarkeit im Nah- und Mittelbereich. Die Hochtrasse stellt eine neue räumliche Dominante dar und wird zu einer Veränderung des Stadtbildes beitragen. Die Eingriffsintensität ist demnach als hoch zu beurteilen. Gesamthaft ist daher mit einer mäßigen bis hohen Eingriffserheblichkeit in den Teilräumen 3/4 sowie 5/6 zu rechnen. Allerdings wird das Projektgebiet seit Jahrzehnten von Bahntrassen geprägt. Die Bebauung hat sich diesen

angepasst. Auch in anderen Stadtgebieten Wiens gibt es Hochlagen der Bahn, die sich verträglich in die Stadtstruktur eingefügt haben. Das ist auch bei der ggst. Bahntrasse möglich, sofern entsprechende Maßnahmen gesetzt werden.

3.7.1.4. Als Maßnahme zur Pflege des Orts- und Landschaftsbildes für während der Bauphase beanspruchte Flächen ist eine vollständige Rekultivierung bzw. Wiederherstellung der ursprünglichen Landschaftsstrukturen vorgesehen. Die üblichen technischen oder betrieblichen Maßnahmen während der Bauphase, die die Staubentwicklung während des Baustellenbetriebes und im Rahmen des Zulieferverkehrs auf den Hauptverbindungsstraßen einschränken sollen, sind geeignet einen wesentlichen Teil des emittierten Staubes zu binden.

b) Entlang der Gestaltungsflächen der Bahntrasse bzw. im Straßenraum und an den Verkehrshaltestellen ist die Etablierung offener, blütenreicher Extensivwiesen vorgesehen. Darüber hinaus sind blütenreiche Extensivwiesen mit Gehölzpflanzungen in Form von Solitärbäumen oder Strauchgruppen geplant. Ebenso sind Landschaftsrasenflächen zur Vorplatzgestaltung und zur Gestaltung von Bahnböschungen an besonderen Blickpunkten sowie die Rekultivierung von Park- und Gartenanlagen vorgesehen.

c) An den Gestaltungsflächen entlang der Bahntrasse ist die Wiedererrichtung naturnaher Kleingartenanlagen gemäß den allgemeinen Richtlinien der Kleingartenvereine vorgesehen. Für die Gestaltungsflächen im Straßenraum und an den Verkehrshaltestellen ist die Architektonische Gestaltung der Verkehrsstationen „Wien Hietzinger Hauptstraße“ und „Wien Speising“ aufgrund eines Gestaltungswettbewerbs vorgesehen. Darüber hinaus ist die Anlage von Baumscheiben zur stadtklimatischen Verbesserung bzw. zur Ergänzung von Baumreihen und das Setzen von Solitärbäumen zur Vervollständigung oder Anlage einer Allee bzw. zur Etablierung von Baumreihen in Wiesenflächen.

d) Darüber hinaus ist die Vorschreibung von weiteren Maßnahmen erforderlich, um die Auswirkungen auf das Landschaftsbild möglichst gering zu halten.

3.7.1.17. Insgesamt sind die Auswirkungen auf das Schutzgut „Landschaft“ als „merkbar nachteilig“ zu bewerten.

3.8. Zu den Auswirkungen auf das Schutzgut „Sach- und Kulturgüter“:

3.8.1. Zu den Auswirkungen auf Sachgüter war festzustellen:

3.8.1. Zu den Auswirkungen auf Sachgüter war festzustellen:

3.8.1.1. Als Sachgüter befinden sich im unmittelbaren Bereich der Trasse zahlreiche technische Infrastruktureinrichtungen wie Eisenbahnstrecken, Straßenbahnlinien und U-Bahnlinien sowie Fernwärme, Gas- und Stromleitungen. Ebenso sind Gesundheitseinrichtungen (Arztpraxen, Pflegewohnheim) im Untersuchungsraum zu finden. Diese Sachgüter haben hohe gesellschaftliche und funktionelle Bedeutung. In Bezug auf Kulturgüter befinden sich im Untersuchungsraum mehrere Denkmäler mit Schutzstatus und zahlreiche Kleindenkmäler, wovon insgesamt 5 im unmittelbaren Nahbereich zur Trasse liegen. Gemäß Wiener Kulturgüterkataster konnten mehrere archäologische Fundstellen erhoben werden.

3.8.1.2. Die infolge des Baugeschehens entstehenden Erschütterungen haben geringfügig nachteilige Auswirkungen auf die technische Infrastruktur sowie auf Kulturgüter im Untersuchungsraum. Da die bestehenden Ströme und Spannungen in der Bauphase nicht erhöht werden, sind durch elektromagnetische Felder keine Auswirkungen gegeben. Die von Baumaschinen ausgehende Belastung durch Staub und Abgase ist zeitlich begrenzt, sodass infolge von Luftschadstoffen keine relevanten Wirkungen auf Sachgüter bestehen und keine Schädigung von Kulturgütern durch Verwitterungserscheinungen zu erwarten sind. Da im Zuge der Errichtung des Vorhabens Gebäude im Baufeld abgebrochen werden müssen und damit deren dauerhafte Funktion verloren geht, sind infolge der Flächenbeanspruchung merkbar nachteilige Auswirkungen auf Sachgüter gegeben.

Ebenso sind archäologische Verdachtsflächen potenziell betroffen, für jene vor Beginn der Bauarbeiten Oberboden abgetragen wird und in gegebenem Fall weitere archäologische Schutzmaßnahmen festgelegt werden. Es ergeben sich geringfügige Beeinflussungen infolge von Trennwirkungen, die zu möglichen Verkehrsbehinderungen führen können, welche jedoch über kleinräumige Umleitungen vermindert werden. Veränderungen des Erscheinungsbildes haben keinen Einfluss auf Sach- und Kulturgüter, da die vorhandenen Kulturgüter außerhalb des visuellen Einflussbereichs der Bauarbeiten liegen.

3.8.1.3. In der Betriebsphase kommt es zu keinen Überschreitungen der Grenzwerte für Erschütterungen und damit keinen Auswirkungen auf Sach- und Kulturgüter. Ebenso zu vernachlässigen sind Auswirkungen durch Luftschadstoffe, da der maximale Anteil an Lokomotiven mit Verbrennungsmotoren sehr gering ist und alle planmäßigen Züge elektrisch betrieben werden. Da in der Betriebsphase weitestgehend Bahngrund beansprucht wird und bereits in der Bauphase Maßnahmen zum Schutz archäologischer Verdachtsflächen gesetzt wurden, ist von keiner Flächenbeanspruchung auszugehen. Da eine Beeinflussung von empfindlichen elektrischen Geräten wie zum Beispiel elektro-medizinischen Apparaten nicht auszuschließen ist, sind geringfügig nachteilige Auswirkungen durch elektromagnetische

Felder möglich. Aufgrund der Lage des Vorhabens im innerstädtischen Bereich sind durch technische Infrastruktureinrichtungen keine nachteiligen Veränderungen des Erscheinungsbildes gegeben.

Im Zuge der Attraktivierung der Verbindungsbahn kommt es zur Neuerrichtung bzw. Modernisierung von drei S-Bahnhaltestellen und somit zu einer Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten innerhalb des Bezirks. Zudem werden bestehende Geh- und Radwege an das Projekt angepasst.

Auch das Kontextprojekt der Stadt Wien – die Errichtung eines bahnbegleitenden Geh- und Radwegs – verbessert die Situation für den Nicht-Motorisierten Individualverkehr. Im Zusammenhang mit der Schaffung kreuzungsfreier Querungsmöglichkeiten ergeben sich auch für den Kfz-Verkehr ungehinderte Möglichkeiten zur Querung der Trasse. Da es für alle Verkehrsteilnehmer zu veränderten Verkehrsverhältnissen kommt, ergeben sich zusammenfassend geringfügig nachteilige Auswirkungen hinsichtlich Trennwirkungen.

3.8.2. Hinsichtlich der bP7 war festzustellen:

Das Vorhaben kann nur verwirklicht werden, wenn eine bestehende, sich im Eigentum der bP7 befindliche, Infrastruktur in Form eines Lebensmittelmarkts an der Adresse Versorgungsheimstraße 4, 1130 Wien, abgerissen wird.

3.9. Zusammenfassende Bewertung der direkten und indirekten Auswirkungen auf die Umwelt (bzw. die Schutzgüter nach § 1 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000) unter Berücksichtigung von Kumulierungen und Wechselwirkungen:

3.8.1. In der Bauphase des Vorhabens sind keine bis merkbar nachteilige Auswirkungen auf Menschen und deren Lebensräume, keine sowie geringfügig nachteilige Auswirkungen auf die biologische Vielfalt, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume, geringfügig nachteilige Auswirkungen auf die Fläche, keine sowie geringfügig nachteilige Auswirkungen auf den Boden, keine Auswirkungen auf Oberflächengewässer, keine und geringfügig nachteilige Auswirkungen auf das Grundwasser, geringfügig nachteilige Auswirkungen auf die Luft, keine Auswirkungen auf das Klima, keine bis geringfügig nachteilige Auswirkungen auf die Landschaft sowie keine bis merkbar nachteilige Auswirkungen auf Sach- und Kulturgüter zu erwarten.

3.8.2. In der Betriebsphase des Vorhabens sind geringfügig nachteilige Auswirkungen auf die Menschen und Lebensräume, keine sowie geringfügig nachteilige Auswirkungen auf die Biologische Vielfalt (einschließlich der Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume), geringfügig nachteilige Auswirkungen auf die Fläche, geringfügig nachteilige Auswirkungen auf den Boden,

Verbesserungen und keine nachteiligen Auswirkungen auf Oberflächengewässer, keine sowie geringfügig nachteilige Auswirkungen auf das Grundwasser, geringfügig nachteilige Auswirkungen auf die Luft, geringfügig nachteilige Auswirkungen auf das Klima, merkbar nachteilige Auswirkungen auf die Landschaft und keine und geringfügig nachteilige Auswirkungen auf Sach- und Kulturgüter zu erwarten.

4. Zu den Auswirkungen des Vorhabens auf öffentliche Interessen:

4.1. Durch das Vorhaben wird ua. ein 15-Minuten-Takt der „Verbindungsbahn“ (bzw. der dzt. S80) entgegen des derzeitigen 30-Minuten-Takts ermöglicht. Die Verbindungsbahn (neu) ist dann ein Teil einer neuen West-Ost-Verbindung von Hütteldorf bis Aspern Nord, welche mit allen derzeit bestehenden fünf U-Bahn-Linien verknüpft ist und die großen Knoten Hütteldorf, Meidling und Wien Hauptbahnhof verbindet. Die dichteren Intervalle bringen Vorteile für Pendler, Anrainer, Reisende und den Bezirk – mit dem dichten, regelmäßigen Intervall kann mit einmaligem Umsteigen am Wiener Hauptbahnhof der Flughafen Wien oder die Wiener Innenstadt erreicht werden.

4.2. Bei Verwirklichung des Vorhabens stehen – gegenüber dem Bestand der Verbindungsbahn – barrierefreie Zugänge (va. durch ebenes Einsteigen durch Inselbahnsteigen mit einer entsprechend hohen Bahnsteigkante) zum Netz des öffentlichen Verkehrs durch die neuen bzw. modernisierten Haltestellen „Hietzinger Hauptstraße”, „Speising” und „Stranzenbergbrücke” zur Verfügung. Auch bietet das Vorhaben Zugangspunkte als multimodale Umsteigeknoten (für Bus, Bahn, Straßenbahn, Fahrrad, Fußgänger) und kurze, einfache Umsteigemöglichkeiten.

5. Sonstige Feststellungen:

5.1. Zur Qualität der (bestehenden) Infrastruktur der Verbindungsbahn:

5.1.1. Zur historischen Entwicklung der bestehenden, als „Verbindungsbahn” bezeichneten Infrastruktur war – gesehen aus eisenbahnbetriebsfachlicher Sicht – festzustellen:

Die Westbahn nahm mit der 1859 vom Wiener Westbahnhof aus in Betrieb genommenen Kaiserin-Elisabeth-Bahn (im Folgenden: **KEB**) ihren Ausgang. Die erste Verbindung von der Westbahn zur Südbahn, die heutige Verbindungsbahn Wien Penzing – Wien Meidling, wurde mit der KEB fast gleichzeitig hergestellt und verlief durch damals nahezu unverbautes Gebiet. Die Verbindung zur Ostbahn, die Donauländebahn, welche im heutigen Bahnhof Maxing (früher Ober Hetzendorf) von der Verbindungsbahn abzweigte, folgte erst später. Auf beiden Strecken wurde der Betrieb von der KEB geführt.

Die Weiterentwicklung des (gesamten) Eisenbahnnetzes – darunter der zweite Streckenabschnitt der Verbindungsbahn von Wien Hütteldorf nach St. Veit an der Wien – kam ab etwa 1900 zum Abschluss. Auch durch die späteren Ausbauten nach 1860 änderte sich nichts an der Bedeutung der Verbindungs- und Donauländebahn als Querverbindung zwischen West-, Süd- und Ostbahn.

Auch nach dem Zweiten Weltkrieg blieb die ursprüngliche Bedeutung der Verbindungsbahn Wien Hütteldorf/Wien Penzing – Maxing – Wien Meidling erhalten. Die Verbindungsbahn stellte weiterhin die einzige Verbindung zwischen West- und Südbahn (sowie auch zur Ostbahn) dar und ihr kam daher immer eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen zu. Sie stellte zumindest bis nach 1989 die einzige Verbindung zwischen West-, Süd- und Ostbahn dar.

Der zweigleisige Ausbau samt Verlegung der Verbindungsbahn mit neuer Einfahrt in den Bahnhof Meidling (Flohbergtunnel) erfolgte um 1970 und diente der Auflassung von schienengleichen Eisenbahnkreuzungen in Hetzendorf, die den Straßenverkehr behinderten.

Auch über das Jahr 1989 hinaus wurde der über Wien verlaufende Personenverkehr in West-Ost-Richtung weiterhin über den Westbahnhof und die Verbindungsbahn (Penzinger Ast) abgewickelt. Dies sollte sich in den nächsten 25 Jahren nicht ändern. Zudem diente die Verbindungsbahn bis zur Inbetriebnahme des „Lainzer Tunnels“ im Jahr 2012 für den Güterverkehr als einzige Zulaufstrecke von der Westbahn zum Zentralverschiebebahnhof Kledering.

Ab der zweiten Hälfte der 1980er Jahre wurden umfassende Pläne zum Ausbau des Schienennetzes erstellt; unter anderem waren der Bau einer neuen Verbindungsstrecke von der Südbahnstrecke zur Westbahnstrecke zusätzlich zur bestehenden Verbindungsbahn sowie der Bau einer zweigleisigen Neubaustrecke von Wien nach St. Pölten („neue“ Westbahn) zusätzlich zur gleichfalls zweigleisigen Bestandstrecke Wien Westbahnhof – St. Pölten („innere“ Westbahn) über Neulengbach vorgesehen. Ebenso war der Bau eines Zentralbahnhofs in Wien geplant. Dafür sollten die West-, Süd-, Nord- und Ostbahnstrecke miteinander verknüpft werden.

Im Jahr 2003 wurde Einvernehmen mit der Stadt Wien erzielt. Es erfolgte zunächst die Umsetzung des Bahnhofskonzepts mit West- und Südbahnhof. Im Jahr 2007 folgte die vertragliche Vereinbarung mit der Gemeinde Wien. Der über Wien laufende Personenverkehr in der West-Ost-Relation wurde daher auch nach 1989 weiterhin über den Westbahnhof und die Verbindungsbahn (Penzinger Ast) abgewickelt. Der Güterverkehr sowie der 1989

eingerichtete Nahverkehr benutzten den (eingleisigen) Streckenabschnitt Wien Hütteldorf – Abzweigung Hütteldorf 1 (ehemals St. Veit an der Wien).

Ab 1989 wurde auf der Verbindungsbahn wieder ein Nahverkehr eingeführt und die Haltestelle Wien Speising errichtet. Die Nahverkehrszüge verkehrten im Stundentakt. Ein dichteres Intervall war aufgrund der starken Belastung durch Schnell- und Güterzüge nicht möglich.

Der zeitgleiche Bau einer zusätzlichen Verbindung zwischen West- und Südbahnstrecke wurde als Ziel gesetzt, um die Verbindungsbahn und den stark frequentierten Bahnhof Meidling zu entlasten.

Für das System Verbindungsbahn und die zusätzliche Verbindung West-, Süd- und Donauländebahn (später „Lainzer Tunnel“) stand somit der Gedanke der Erhöhung der Schienenkapazitäten im Vordergrund. Die neue Verbindung sollte insbesondere dem Güter-Durchgangsverkehr dienen und nach der Inbetriebnahme eine Voraussetzung für eine Verdichtung des Nahverkehrsangebots schaffen.

Ein dichteres Nahverkehrsangebot im Abschnitt Wien Hütteldorf – Wien Meidling, das über den Stundentakt hinausgeht, war aufgrund der dichten Streckenbelegung sowie des eingleisigen Hütteldorfer Astes bisher nicht möglich. Erst durch die im Jahr 2007 getroffene Entscheidung, in der Nähe des Südbahnhofs den Bahnhof Wien Hauptbahnhof zu errichten (und von einem bis dahin geplanten Kopfbahnhof-Konzept abzurücken), sowie durch die Vollinbetriebnahme dieses Bahnhofs, waren die Voraussetzungen für einen Ausbau der Verbindungsbahn für ein dichteres Nahverkehrsangebot gegeben. Diese Aufgabenstellung ist eine im HLG genannte Voraussetzung für eine Erklärung zur Hochleistungsstrecke.

Da die Bestandsstrecke der Westbahn im Wienerwald zwischen Wien und St. Pölten nur geringe Geschwindigkeiten zulässt, wurde für eine Verbindung mit höheren zulässigen Geschwindigkeiten nach St. Pölten eine Neubaustrecke empfohlen, während die Bestandsstrecke („innere“ Westbahn) in Betrieb blieb. Durch die Verdoppelung der Gleiszahl zwischen Wien und St. Pölten konnte die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems erheblich gesteigert und die erforderlichen Kapazitäten für die Verdichtung des Nahverkehrs geschaffen werden.

Zwei Gleise dienen dem leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen, das andere Gleispaar dem Nahverkehr. Das erste Gleispaar kann mit Geschwindigkeiten bis zu 250 km/h befahren werden (HL1-Strecke, „neue” Westbahn), das zweite mit bis zu 160 km/h (HL2-Strecke, „innere” Westbahn).

Die Fernverkehrszüge sollten über die HL1-Strecke, die Nahverkehrszüge über die HL2-Strecke fahren. Durch die Bündelung von Zügen mit gleichem Geschwindigkeits- und Haltemuster auf jeweils einem Gleispaar konnte die Kapazität zusätzlich erhöht werden. Auf dem für den Nahverkehr bestimmten Gleispaar befinden sich Nahverkehrshaltestellen. Der Güterverkehr wird je nach Fahrplananlage über beide Strecken geführt.

Nach der Ostöffnung wurde im Jahr 1995 angesichts der zu erwartenden höheren Schienenverkehrsmengen die Entscheidung getroffen, auch den Streckenabschnitt St. Pölten – Wels viergleisig auszubauen. Somit sollte von Wien Meidling bis Wels ein durchgängig viergleisiges Streckensystem entstehen.

5.1.2. Zur bestehenden Infrastruktur der „Verbindungsbahn" war aus eisenbahnbetriebsfachlicher Sicht festzustellen:

Die aktuelle Verbindungsbahn Wien Hütteldorf – Wien Meidling bildet gemeinsam mit dem „Lainzer Tunnel" und der anschließenden „inneren" und „neuen" Westbahnstrecke Teil eines viergleisigen Systems, bestehend aus Bestand- und Neubaustrecke. Die vier Gleise dieses Westbahnsystems bilden betrieblich eine Einheit.

Aus eisenbahnbetrieblicher Sicht lässt sich die Funktion der Verbindungsbahn seit der Inbetriebnahme des „Lainzer Tunnels" mit der der „inneren" Westbahn im Abschnitt Wien Hütteldorf – St. Pölten vergleichen.

Für die Funktionalität eines solchen mehrgleisigen Systems ist die Anordnung von Überleitstellen bzw. Verknüpfungen wichtig. Im Falle von Störungen können die Züge auf andere Gleise umgeleitet werden. Solche Verknüpfungen befinden sich in Wien Meidling, in der Weichenhalle Wien Hadersdorf, im Knoten Wagram und im Knoten Rohr (Raum St. Pölten), in den Bahnhöfen Pöchlarn, Ybbs und Amstetten, in St. Peter-Seitenstetten, im Bahnhof St. Valentin sowie im Raum Linz.

Das System hat somit eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen und – vor allem auch – für den Nahverkehr. Ohne dieses System wäre – zum Beispiel aufgrund der Hochwasserkatastrophe in Niederösterreich im September 2024 von Wien in Richtung Westen über die Westbahnstrecke – monatelang kein Zugverkehr möglich. Daher wird der für das österreichische Eisenbahnwesen besonders ausgeprägte Mischverkehr von Personenfern-, Nah- und Güterverkehr mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten und Haltemustern berücksichtigt.

5.1.3. Aus eisenbahnbetriebsfachlicher Sicht war auch festzustellen, dass der Eisenbahninfrastruktur „Verbindungsbahn" (im Streckenteil/Streckenabschnitt von Wien Hütteldorf/Wien Penzing bis Wien Meidling) seit ihrer Inbetriebnahme – und somit auch bereits im Jahr 1989 – eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen zukommt.

5.2. Zur Interessenlage der Stadt Wien:

Festzustellen war, dass die Maßnahmen des Vorhabens in Form der Entfernung von Bäumen für die Errichtung und den Betrieb einer Eisenbahnanlage (iSd § 10 EisbG) die Interessen der Stadt Wien nicht beeinträchtigen.

III. Beweiswürdigung:

1. Zu den Sachverhaltsfeststellungen zum Verfahren (II.1.):

1.1. Der zum Verfahrensgeschehen festgestellte Sachverhalt folgt im Wesentlichen aus den Inhalten von den Akten der belangten Behörden wie dem BVwG zu entnehmenden Urkunden (sh. zu diesem Zweck auch die angeführten Ablageorte für Aktenstücke). Die festgestellten Tatsachen, insb. auch zu den getätigten Vorbringen und gestellten Anträgen, konnten als solche als unbestritten geblieben angesehen werden.

1.2. Zu den – teilweise auch durch Verweis auf den von der belangten Behörde 1 festgestellten Sachverhalt – getroffenen Feststellungen oben unter II.1.1.8.1.a betreffend den bestimmten Verlauf der Trasse war zu erwägen, dass dieser sich aus den entsprechend vorgelegten Projektunterlagen ergab. Auch die dazugehörigen beweiswürdigenden Erwägungen der belangten Behörde 1 unter Abschnitt III.2. der Begründung von Bescheid 1 waren als richtig anzusehen, wobei zu berücksichtigen war, dass diese Feststellungen als solches auch unbestritten blieben.

1.3. Der Sachverhalt, wonach die PW den Bescheid 2 abrief (II.1.2.7.) folgt aus den als plausibel anzusehenden Ausführungen der belangten Behörde 2 (oben II.1.3.18.). Die Tatsache konnte darüber hinaus als unstrittig geblieben gesehen werden.

2. Zu den Sachverhaltsfeststellungen zum Vorhaben (II.2.):

2.1. Die – in Form der Zusammenfassung auf das Wesentliche – getroffenen Feststellungen zu den Maßnahmen des Vorhabens (insb. den zu errichtenden und betreibenden Anlagen und sonst zu setzenden Eingriffen in Natur und Landschaft) unter II.2.1. beruhen auf den verbalen Beschreibungen und planlichen Darstellungen in den Projektunterlagen, und zwar in jeweils jenen Fassungen, die in den Dokumenten „Einlagenverzeichnis" bzw. „Inhaltsverzeichnis" vom Mai 2025, ON 101-9.AE, Plannummer BAL302-UV-VBBAL-00-1010-F07, sowie ON 410.1-9.AE,

Plannummer BAL302-UV-VBBAL-00-4011-F09, als aktuellste Fassungen genannt sind (ausgenommen davon bleibt die in diesen Dokumenten erwähnte Maßnahme betreffend die Errichtung einer provisorischen Überleitstelle [Dokument ON 411.2.1).

2.2. Den Feststellungen unter II.2.2. lagen folgende Erwägungen zugrunde:

2.2.1. Mehrere beschwerdeführende Parteien behaupteten unter Hinweis auf von der PW im Verfahren vor dem BVwG vorgelegte Unterlagen (II.1.3.23.), dass die PW eigentlich unter der Hochlage („Hochtrasse“) bei der geplanten Station Hietzinger Hauptstraße bauliche Maßnahmen für etwa den Betrieb eines Supermarkts oder eine Polizeistation plane.

2.2.2. In den erwähnten Unterlagen, jedenfalls dem Dokument „Ergänzende Unterlagen zum Ideenwettbewerb – Technischer Bericht“ wurde zu „Umsetzungsmaßnahmen im Projekt“ jedenfalls auch zu einer Nutzung unter der Brückenkette unter Pkt. 6.4. Folgendes ausgeführt:

„6.4 Nutzungen unter Brückenkette

Unter der Brückenkette werden zwei Nutzungseinheiten realisiert.

Aus derzeitiger Sicht ist die Errichtung einer Polizeistation geplant. Als positiver Effekt der Errichtung einer Polizeistation im direkten Nahbereich einer neuen Haltestelle im städtischen Bereich kann ein mögliches gesteigertes Sicherheitsgefühl der Anrainer:innen genannt werden.

Im südlichen Bereich unter der Brückenkette soll zudem ein Nahversorger situiert werden. Hierdurch erfolgt eine Nachverdichtung unter der Trasse. Seitlich über die Tragwerke herausragende Dachflächen werden begrünt, um auch hier die Lärmschutzwand der Trasse bestmöglich mit Vorpflanzungen zu versehen.“

Im begleitenden Schriftsatz wurde auch unter Pkt. 3.2. („Rechtliche Subsumption“) ausgeführt, dass bei den avisierten Gestaltungen der Flächen unterhalb der Hochlage der Eisenbahn, der Stationen sowie der diversen Vorplätze es sich um keine mehr als geringfügigen oder gar wesensändernden Modifikationen handelt. Die beantragten Änderungen bedingen zudem keinerlei Änderungen der „Sache“ bezüglich der dem behördlichen Verfahren zugrundeliegenden Angaben.

2.2.3. In einer späteren Eingabe (oben II.1.3.34.) legte die PW dar, dass das Vorhaben „lediglich“ die Möglichkeit für die nachfolgende Errichtung einer Polizeistation und die Situierung eines Nahversorgers durch „potentiell interessierte Akteur:innen“ „schaffen“ soll. Die Planung dieser Maßnahmen sei daher naturgemäß „noch nicht derart fortgeschritten“, um etwaige Auswirkungen erkennen oder gar berücksichtigen zu können.

2.2.4. Auch legte die PW bereits in der mV1 klar dar, und dabei sah sich der erkennende Senat auch nicht gehalten, an der Glaubwürdigkeit der Angaben zu zweifeln, dass keine Absicht zur Vermeidung der Einbeziehung bestimmter Maßnahmen in die ggst. UVP: So führte sie ins Treffen, dass die baulichen Maßnahmen unter der Hochlage, die etwa der Errichtung eines Supermarkts dienen könnten, „eigentlich nicht Gegenstand dieser Bewilligung“ seien und es müsste erst eine „andere Widmung“ (wenngleich nicht gemeint als Widmung iSd Raumordnungs- bzw. Raumplanungsrechts, sondern als Entscheidung über die konkrete Verwendung) geben. Es werden dann „vielleicht“ ein Nahversorger errichtet oder eine Polizeistation. Es sei „nie“ Intention gewesen für „diese beiden Objekte“ eine Genehmigung in diesem Verfahren zu bekommen (dazu insb. VHS1, S. 62 ff). In der mV8 gab die PW – wobei auch hier an der Glaubwürdigkeit nicht zu zweifeln war – noch an, dass es jedenfalls noch kein ausgearbeitetes Projekt für die Maßnahmen gebe. Auch gebe es mit der bP7 zwar laufende Verhandlungen, doch noch keinen Vertrag (vgl. VHS8, S. 24 f).

2.2.5. Nun ergab aber schon die Erörterung in der mV1 für den erkennenden Senat klar, dass hinsichtlich der strittigen Infrastruktur das zunächst unter Bezugnahme auf die Umsetzung des Gestaltungswettbewerbs eingereichte Konvolut an Unterlagen nicht ausreichend war, um darauf aufbauend, insb. auch sachverständig, den erforderlichen Sachverhalt zur Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit zu ermitteln (vgl. insb. VHS1, S. 188, die Aussagen des SV4).

2.2.6. Zwar wäre es so, dass, falls tatsächlich von der Absicht einer Umgehung auszugehen gewesen wäre, die PW uU mittels eines Mängelbehebungsauftrags (insb. nach § 24a Abs. 2 UVP -G 2000 [iVm § 17 VwGVG]) zur Vorlage beurteilungsfähiger – letztlich den Genehmigungsgegenstand modifizierender – Unterlagen zu verhalten gewesen wäre (vgl. dazu *Altenburger*, aaO, UVP-G, § 5, Rn. 8; im Ergebnis auch *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G ON 2.00 [Stand 01.07.2024, rdb.at] § 2, Rn. 55; grundsätzlich aber, wenngleich dies eben angesichts § 24a Abs. 2 UVP-G 2000 bei einem Vorhaben wie dem ggst. anders zu sehen sein könnte: VwGH 23.05.2023, Ro 2022/10/0006, Rn. 43, mwN, wonach im Wege eines Auftrages nach § 13 Abs. 3 AVG ein Antragsteller nicht zu einer inhaltlichen Modifizierung seines Vorhabens verhalten werden kann).

Doch war – trotz der nicht übersehenden, zunächst eingereichten Unterlagen und der diesen zu entnehmenden Beschreibung bestimmter baulicher Maßnahmen unter der Hochtrasse – bei Gesamtbetrachtung und auch der Berücksichtigung des Charakters des Vorhabens (insb. dessen Umfangs) gerade noch nicht zu erkennen, dass die PW mit ihrer Entscheidung, vorläufig noch kein Projekt auszuarbeiten, und erst zu einem späteren Zeitpunkt über eine mögliche – vom eingereichten Vorhaben abweichende – Nutzung / Verwendung

unter der Hochlage zu entscheiden und dann (iZm mit einer erforderlichen Zulassung) ein Vorhaben auszuarbeiten, unsachlich disponiert(e).

2.3. Die Feststellung unter II.2.3., dass Maßnahmen im „Kontext“ zum Vorhaben, also etwa ein von der Stadt Wien zu errichtender und betreibender, das Vorhaben begleitender Rad- und Fußweg noch nicht das Stadium konkreter Planungen für Maßnahmen insb. betreffend das öffentliche Gut, erreicht hat, ergab sich aus den vom erkennenden Senat als glaubwürdig anzusehenden Ausführungen der in der mV8 angehörten Auskunftspersonen der Stadt Wien SMEIDIBLO (als Mitarbeiter der Stadtbaudirektion des Magistrats der Stadt Wien) und SCHLAGER (Mitarbeiterin der – für Umgestaltungen auf öffentlichem Gut zuständigen – Abteilung Architektur und Stadtgestaltung des Magistrats der Stadt Wien). Diese gaben – auch auf gezielte Nachfragen sowohl des BVwG wie auch von Parteien – an, dass konkrete Planungsschritte erst gesetzt werden würden, falls es eine (gemeint erkennbar: das Vorhaben genehmigende) Entscheidung des BVwG geben würde (vgl. VHS8, S. 107). Auch das Vorbringen der bP4 idZ, wonach „das Kontextprojekt“ „Teil“ der „UVE-Unterlagen“ aus dem Jahr 2020 gewesen wäre wie auch der Hinweis auf die in Folge zu erwartenden artenschutzrechtlichen verbotenen Wirkungen durchzuführende Alternativenprüfung vermochte den erkennenden Senat nicht zu anderslautenden Sachverhaltsfeststellungen zu veranlassen (vgl. VHS8, S. 107 f).

2.4. Der unter II.2.4. festgestellte Sachverhalt beruht tragend auf den nicht als unglaubwürdig zu erkennenden Ausführungen der PW in der mV9, wonach es sich um einen – redaktionellen – Fehler bei der Erstellung früherer Versionen des § 31a-Gutachtens, handelte (vgl. VHS9, insb. S. 4).

Der zu den Zielen des Vorhabens unter II.2.5. festgestellte Sachverhalt folgt – als Zusammenfassung – den diesbezüglichen Angaben in den Projektunterlagen (vgl. dazu insb. die UVE [ON 201], Abschnitt 1.1.1 [„Zweck des Vorhabens“] bzw. den hinsichtlich der Erlangung der Trassengenehmigung eingereichten Bericht [ON 400.1], S. 5, wobei als „Projektgegenstand“ dargelegt wird, dass dies „im Wesentlichen“ die durchgehende Herstellung der Zweigleisigkeit der Strecke im Abschnitt Wien Hütteldorf – Wien Meidling wäre), an deren Richtigkeit und Echtheit nicht zu zweifeln war, sowie der, nicht als unglaubwürdig anzusehenden Angabe eines – dabei durchaus als Auskunftsperson anzusehenden – Vertreters der PW in der mV1, wobei dieser bestätigte, dass sich das „allen voran“ stehende Ziel, nämlich der im Endausbau des Vorhabens zu erreichende 15-Minuten-Takt, nicht geändert habe (vgl. VHS1, S. 58). Die Zielsetzung bzw. negative

Zielsetzung betreffend die Unterführung bzw. MIV-Querung folgt aus der Angabe der PW in der mV8 (vgl. VHS8, S. 153 f).

Die Ziele blieben auch – mit Ausnahme der erst in der mV8 von der PW ins Verfahren eingeführten bzw. ausgeführten (genannten) Zielsetzung der Schaffung einer Unterführung in der Versorgungsheimstraße bzw. der Anführung einer alternativen MIV-Querung – als solches bei Eintritt des Neuerungsverbots von den Parteien unbestritten.

Auch die Zielsetzung bzw. Nichtzielsetzung betreffend die Querung durch den MIV (Unterführung und nicht Überbrückung an anderer Stelle) kann auf Tatsachenebene – unbeschadet der Frage der rechtlichen Zulässigkeit und möglicher verfahrensrechtlicher Wirkungen – als solches als unbestritten anzusehen sein.

2.5. Der oben unter II.2.6. festgestellte Sachverhalt folgt aus dem gemäß § 31a EisbG von der PW eingeholten Gutachten (in der Fassung der 5. Ergänzung, oben II.1.3.117.), in welchem klar, schlüssig und nachvollziehbar ausgeführt ist, dass das Vorhaben insb. dem Stand der Technik, ua. betreffend die Eisenbahnbautechnik, den konstruktiven Ingenieurbau, den Eisenbahnbetrieb oder den Brandschutz entspricht (sh. insb. auf den S. 262 bis 265 des erwähnten Gutachtens). Das Gutachten umfasst va. auch die Vorhabensänderungen 1 bis 5, soweit sich diese auf die Eisenbahnanlage und die zu beurteilenden Schutzgüter (sh. insb. § 31f Z 1 EisbG) auswirkten. Die Ausführungen im Gutachten blieben als solches auch unbestritten.

Was gerade die ihrem Umfang nach wesentliche Vorhabensänderung 1 betraf, legte auch der SV6 dar, dass die Plausibilität des Gutachtens gegeben war (vgl. VHS3, S. 18 f). Auch sonst war für den erkennenden Senat nicht ersichtlich, dass die Schlussfolgerungen im § 31a-Gutachten als solches bestritten worden wären.

2.6. Der unter II.2.7. festgestellte Sachverhalt entspricht dem unter Pkt. III.2.2 im Bescheid 1 festgestellten Sachverhalt. Dieser wiederum beruht auf den klaren, schlüssigen und nachvollziehbaren – und auch sonst nicht zu beanstandenden – sachverständigen (Fachgebiet: Eisenbahnbetrieb) Ermittlungsergebnissen in der znBU, Bd. 1, S. 205. Er wurde von keiner der dazu – dh. zur Trassengenehmigung nach dem HLG – (allenfalls) mitspracheberechtigten beschwerdeführenden Parteien substantiiert bestritten; jedenfalls nicht, indem eine Unschlüssigkeit, eine mangelnde Nachvollziehbarkeit oder eine sonstige zu beanstandende Mangelhaftigkeit aufgezeigt wurde.

3. Zu den Sachverhaltsfeststellungen zu den Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt (II.3.):

3.1. Zu den Feststellungen zu den Auswirkungen auf das Schutzgut „Luft“ zu den für dieses wesentlichen Wirkfaktoren:

3.1.1. Zur Verkehrsprognose Schiene:

3.1.1.1. Die Feststellungen zum Betriebsprogramm ergeben sich aus den, als solches nicht als unschlüssig oder nicht nachvollziehbar zu erkennenden Projektunterlagen, Bericht „Streckenplanung“, Dokument ON 411.2 (ab S. 88).

3.1.1.2. Dazu wurde – als sachverständiges Ermittlungsergebnis – in der znBU, Bd. 1, ausgeführt, dass die vorgelegten Unterlagen, und dazu gehörte das Betriebsprogramm bzw. das im Vorabsatz erwähnte Dokument, und die daraus resultierenden Schlussfolgerungen aus fachlicher Sicht plausibel und nachvollziehbar seien und auch der Untersuchungsraum plausibel und nachvollziehbar und dem Stand der Technik entsprechend abgegrenzt worden sei (vgl. znBU, Bd. 1, S. 161 und 162). In der znBU wurde auf entsprechende Einwendungen hin auch ausgeführt, dass 173 Güterzüge durch den Lainzer Tunnel und auf der Infrastruktur „Verbindungsbahn“ 31 Güterzüge und 35 Dienstzüge prognostiziert würden; im Regelfall nehme somit die Anzahl der nicht dem Nahverkehr dienenden Züge ab. Da über den Lainzer Tunnel gewisse Verkehrsrelationen (Bahnhöfe Hütteldorf und Penzing, Schleife Oswaldgasse) nicht erreicht werden könnten, sei die Führung von Güterzügen auf der Verbindungsbahn notwendig. Die Anzahl dieser Güterzüge beträgt derzeit und zukünftig etwa 15 % des gesamten Güterverkehrsaufkommens auf dem viergleisigen System Lainzer Tunnel/Verbindungsbahn. Ferner müssen bei gewissen Betriebszuständen (Verspätungen, Wartungsarbeiten etc.) Züge über die Verbindungsbahn umgeleitet werden. In der Bemessungsgrundlage für den Lärm- und Erschütterungsschutz sei daher eine höhere Anzahl an Güterzügen ausgewiesen als im Regelfall auf der Verbindungsbahn verkehrt, um auch für diese Betriebszustände die Einhaltung der Grenzwerte für den Lärm- und Erschütterungsschutz zu gewährleisten. In Summe werden gemäß der Prognose 2025+ auf der Verbindungsbahn unter Berücksichtigung von temporären Umleitungsverkehren maximal 277 Züge mit Geschwindigkeiten von 60–80 km/h verkehren. Eine solches Verkehrsaufkommen könne auf einer zweigleisigen Strecke unter den gegebenen Betriebsbedingungen bewältigt werden (vgl. zum Ganzen znBU, Bd. 2, S. 13 und 15, und [gleichlautend] Bd. 3, S. 7 und 9). Die Anzahl der Güter- und Dienstzüge werde im Vergleich des Prognosefalls 2025+ und der Nullvariante mit dem Betriebsprogramm Bestand 2018 um knapp 15 % (als Regelfall) (gemeint mit „wie sich aus den Betriebsprogrammen ... ergibt“:) sinken; bei Umleitungsverkehren kann die Anzahl dieser Züge vorübergehend um ca. 20 %

steigen. Die Anzahl der Reisezüge werde sich mehr als verdreifachen (zu alldem znBU, Bd. 2, S. 273). Ferner wurde sachverständig festgestellt, dass das Verkehrsaufkommen auf der Schiene sei in den Einreichunterlagen in den Betriebsprogrammen für Bestand 2018, Nullvariante und Prognose 2025+ dargestellt worden sei und die Prognose die zukünftige primäre Nutzung der Verbindungsbahn als Nahverkehrsverbindung nachvollziehbar abbilde. Da die Zugzahlen für Güter- und Dienstzüge im Regelfall im Vergleich der Prognose 2025+ zum Bestand geringfügig zurückgehen und auch im Falle von Umleitungsverkehren nur moderat steigen würden, sind die prognostizierten Zugzahlen für den Nahverkehr auf der durchgehend zweigleisig geplanten Strecke abführbar (vgl. znBU, Bd. 2, S. 527, 537). Ebenso wurde ausgeführt, dass Güter- und Dienstzüge in der Relation nach oder über Penzing bzw. Hütteldorf über die Verbindungsbahn geführt würden, da diese Ziele über den Lainzer Tunnel nicht erreicht werden können, in den Betriebsprogrammen, welche die Grundlage für die Bemessung der Lärm- und Erschütterungsschutzmaßnahmen darstellen, seien diese Zugzahlen berücksichtigt (vgl. znBU, Bd. 3, S. 32, 66, 123).

3.1.1.3. In schlüssiger und nachvollziehbarer Art und Weise bestätigte der SV6 im SV-Gutachten 1, dass die Verkehrsprognose (bzw. betreffend den Verkehr auf der Schieneninfrastruktur) plausibel ist. Er wies dabei va. darauf hin, dass dieses Programm für das Vorhaben ausreichende Reserven für die Einführung des zukünftigen 15-Minuten-Takts für den S-Bahnverkehr aufweise und die Annahme für die Anzahl der prognostizierten Güterzüge im Vergleich zu den tatsächlich in den Jahren 2015 bis 2023 aufgetretenen Güterzugzahlen hoch liege (vgl. SV-Gutachten 1, S. 89).

Der SV6 setzte sich auch mit den betreffend die Prognose im Betriebsprogramm erhobenen – wenngleich durchgängig nicht auf gleicher fachlicher Ebene bzw. durch einen das entsprechende Fachgebiet nicht abdeckenden Privatsachverständigen (bzw. nicht sachkundigen) – Ausführungen in Beschwerden auseinander: Er hielt dazu – wobei dies für den erkennenden Senat nachvollziehbar war – fest, dass er auf bereits im Verfahren vor der belangten Behörde 1 erstattetes Vorbringen (gemeint: neuerlich erstattetes, vergleichbares Tatsachenvorbringen) nicht neuerlich eingehe sondern sich den „Äußerungen der ersten Instanz“ (gemeint also: den [auch sachverständigen] Ermittlungsergebnissen der belangten Behörde 1) anschließe (vgl. SV-Gutachten 1, S. 93 f). Er führte sodann – nach weiteren als schlüssig erscheinenden Darlegungen und auch Darstellungen – insb. aus, dass eine Extrapolation der Güterzugzahlen aus den Jahren 2025 bis 2023 für den Zeitraum von 2041 bis 2054 das Eintreffen der Zugzahlen gemäß dem (gemeint: von der PW vorgelegten) Betriebsprogramm ergebe. Dieses Ergebnis decke sich mit der vom Institut für Höhere Studien durchgeführten Beurteilung der Verkehrsprognose Österreich 2025+, in der mögliche

Auswirkungen eines Konjunktureinbruchs auf die Prognosen untersucht worden seien. Damit seien die im Betriebsprogramm angegebenen Zugzahlen sowohl der Höhe nach als auch dem Zeitraum des Eintreffens des Prognosezeitraums nach schlüssig und nachvollziehbar. Der SV6 hielt auch fest, dass, je nach unterstellter Steigerung der Güterzugzahlen, eine erste Grenze für die Leistungsfähigkeit im Lainzer Tunnel im Jahr 2063 bzw. im Jahr 2092, der obere Grenzwert von 300 Güterzügen/Tag im Lainzer Tunnel 2083 bzw. 2127 erreicht werde; bis dahin bestehe somit keine betriebliche Notwendigkeit, im Regelbetrieb Güterzüge aus dem Lainzer Tunnel auf die Verbindungsbahn zu verlegen. Der SV6 wies auch darauf hin, dass Prognosezeiträume von wesentlich mehr als 50 Jahren im Verkehrswesen mit großen Unsicherheiten behaftet seien (aufgrund der wirtschaftlichen Entwicklungen und andererseits der Nutzung der im System Eisenbahn steckenden Leistungsreserven) (vgl. zu alldem, SV-Gutachten 1, S. 98).

3.1.1.4. Auch die dazu – durchgängig nicht auf gleicher fachlicher Ebene zum SV6 erstatteten – Äußerungen von Parteien einschließlich der Äußerungen in der mV3 veranlassten den erkennenden Senat nicht dazu, anderslautende oder weitere Feststellungen zu treffen; so zeigten diese im Ergebnis weder eine Unschlüssigkeit, mangelnde Nachvollziehbarkeit oder sonst etwas grundsätzlich zu Beanstandendes in den fachlichen Ausführungen bzw. Schlussfolgerungen des SV6 auf.

a) Dazu noch im Einzelnen:

b) Hinsichtlich der bP4 war nicht erkennbar, dass diese – im Zeitpunkt des Neuerungsverbots relevante – Ausführungen gegen die Plausibilität des Betriebsprogramms erstattet (bzw. Beweise vorgelegt) hätte (sh. oben II.1.1.12. [Beschwerde 3] und II.1.3.14. [Ergänzungen zur Beschwerde 3). So man aber dennoch, entgegen der rechtlichen Auffassung des erkennenden Senats, ein beweiswürdigendes Auseinandersetzungserfordernis erblicken sollte, war zu den – soweit überhaupt zur Tatsachenfrage des Vorliegens fachgerechten Verkehrsuntersuchung (Verkehrsprognose) für die Inanspruchnahme der Schieneninfrastruktur und als Grundlage (Wirkfaktor) für weitere Prüfungen hinsichtlich der Auswirkungen auf die Umwelt als relevant anzusehenden – Äußerungen bzw. in der mV3 Folgendes zu sagen:

c) Schlüssig und nachvollziehbar führte der SV6 sodann nochmals zu den Güterzugzahlen aus: Die Plausibilität das Betriebsprogramm folge für ihn daraus, weil das Programm aufgrund der Ausführung der Strecke bzw. die Infrastruktur, also Zweigleisigkeit von Hütteldorf weg, also Richtung Osten usw., geeignet sei, um das Betriebsprogramm ordnungsgemäß abführen zu können.

d) Der SV6 führte auch ins Treffen, dass er sich für qualifiziert halte, die Plausibilität und Anwendung von Prognosen wie einem Betriebsprogramm zu prüfen (vgl. VHS3, S. 35).

e) Soweit die bP4 – zusammengefasst auf das Wesentliche – eine regulatorische Änderung (konkret: die Vorgabe in § 15 Abs. 9 AWG) hinsichtlich der Verlagerung von Abfalltransporten auf die Schiene ins Treffen führte, gab der SV6 an, dass es gerade in diesem Fall immer zwei gegenläufige Entwicklungen gebe – einerseits regulatorische (vielleicht) den Eisenbahngüterverkehr unterstützende und verstärkende, das andere seien aber die wirtschaftlichen Zusammenhänge wie die Preisbildung im Transportwesen; es werde einen „schwachen“ Zuwachs geben (vgl. VHS3, S. 35). Nach in der Folge erstatteten näheren Darlegungen der bP4 auch zu der mit 01.01.2026 in Kraft tretenden Regelung im AWG – hinweisend darauf, dass dies in keiner Trendkurve enthalten sein könne bzw. die angenommenen Kurven steiler sein müssten, und auf die erwarteten Mengenangaben (50 Mio. Tonnen Abfälle die bei Transporten über 100 km über die Eisenbahn zu erfolgen hätten) – verwies die PW auf vorhandene natürliche Reserven im auf viele Jahre im Voraus geplanten Betriebsprogramm (und auf die Berücksichtigung einer gewissen Verlagerung). Danach führte der SV6 in einer für den erkennenden Senat schlüssigen und nachvollziehbaren Art und Weise aus, dass er das Betriebsprogramm für die nächsten 20-25 Jahre für plausibel halte und keine Zweifel daran habe; insb. wenn er die Extrapolationskurven anschaue, dann werde das schon in den Jahren 2041 bis 2054 schon ganz gut passen. Spezifisch eingehend auf das Vorbringen der bP4 zu den (in Zukunft zu erwartenden zusätzlichen) Abfalltransporten auf der Schiene gab der SV6 spezifisch va. an, dass die Engpässe nicht im Wiener Bereich liegen würden; würde der von der bP4 ins Treffen geführte vermutete „riesige“ Zuwachs, eintreten, dann bräuchte man ganz andere Voraussetzungen, um den Verkehr überhaupt nach Wien zu bringen (deshalb habe er derartige „Extreme“ nicht weiter beachtet, sondern die bestehende Infrastruktur als Grundlage genommen für die Belastbarkeit durch den Eisenbahnverkehr herangezogen) (vgl. zu alldem VHS3, S.49 f).

Zur in der Äußerung der bP4 ausgeführten Frage (bzw. diesem Vorbringen) betreffend Bemessungsgrößen zum „Lainzer Tunnel“ bestätigte der SV6, dass das Vorhaben die Kapazität aufweise, zum Genehmigungszeitpunkt die tatsächliche Anzahl von Zügen bestreiten zu können; das Betriebsprogramm werde – daran bestehe kein Zweifel – abwickelt werden können. Die Zahlen (gemeint erkennbar: Zugzahlen) aus der Genehmigungsphase des „Lainzer Tunnel“ seien für diese Aussage irrelevant (vgl. zum Ganzen VHS3, S. 76 f).

Soweit die bP4 die Ausführungen bzw. Schlussfolgerungen des SV6 dahingehend bestritt, dass der SV6 hinsichtlich des Güterverkehrs „nur eine Extrapolation, aber keine Prognose

vorgenommen“ habe und weitere Ermittlungstätigkeiten (gemeint also: zur Frage der Plausibilität des Betriebsprogramms der PW) als erforderlich ansah, war zu erwägen, dass diese Behauptung laienhaft und ohne nähere Substantiierung (zB. durch Hinweis auf Studien udgl.) blieb. Auch erklärte der SV6 zur Behauptung der bP4, was für den erkennenden Senat schlüssig war, dass er die Extrapolation aus den Bestandszahlen nicht als Prognose vorgenommen habe, weil diese immer wahrscheinlichkeitsbehaftet sei und er dann eine Wahrscheinlichkeitsrechnung diesbezüglich vornehmen könne; die Schlüssigkeit ergab sich auch daraus, dass der SV6 bereits in ebensolcher Art und Weise erklärte, dass die – so gesehen von der bP4 geforderte – Extrapolation in ihrem Umfang überschießend wäre (man müsste „vor die Osteröffnung, vielleicht in die Nachkriegszeit“ zurückgehen oder auch in die Zeit des EU-Beitritts; da sei es sehr schwer mit der Abgrenzung des Verkehrssystems“) (vgl. zum Ganzen mV3, S. 78 und 87).

f) Hinsichtlich des Tatsachenvorbringens der bP6 war zu sagen, dass der SV6 zu den – im SV-Gutachten 1 – verwendeten Tabellen bzw. den herangezogenen Werten nachvollziehbar (ua. auch unter Hinweis auf eine von ihm im SV-Gutachten 1 zitierte Quelle) ausführte, wie er die Werte verwendet habe und warum diese vergleichbar seien. In ebensolcher Art und Weise erläuterte der SV6 auch nachvollziehbar (bzw. klärte auf), warum die Heranziehung von Maximalwerten von Zuwachsraten für Zuggattungen unterschiedlicher Jahre unrichtig sei (ebenso deren Summation für verschiedene Jahre); bzw. warum, sodann auch die gezogenen Schlüsse zur Auslastung unrichtig seien. Ferner wies der SV6 – was auch als schlüssig zu sehen war – zum Vorbringen, es seien auch bei Personenzügen im „Lainzer Tunnel“ Steigerungsraten zu erwarten, darauf hin, dass der Personenfernverkehr in Wien nicht allein auf dem Hauptbahnhof konzentriert sei, sondern darüber hinaus der Westbahnhof ein „attraktives Ziel“ für den Fernverkehr darstelle und sohin nur mit marginalen Veränderungen zu rechnen wäre (vgl. zum Ganzen Beilage ./4 zur VHS3 bzw. VHS3, S. 55). Der SV6 setzte sich auch nachvollziehbar und schlüssig mit Fragen der bP6 – so man dies in Bedeutung zur Plausibilität des Betriebsprogramms sah – zur Gestaltung der Reisezüge oder auch der Güterzüge auseinander (vgl. VHS3, S. 28 und 51). Ferner ging der SV6 auch nachvollziehbar auf eine allfällige Bedeutung von Planungen für ein „Zielnetz 2040+“ ein (sh. VHS3, S. 54).

g) Insgesamt sah sich der erkennende Senat durch die im verwaltungsgerichtlichen Verfahren erstatteten Tatsachenvorbringen, insb. auch nach dem in der mV3 gewonnenen persönlichen Eindruck der Ausführungen (va. Erläuterungen und Erklärungen) des SV6 zu (durchgängig nicht privatsachverständig bzw. sachkundig unterlegt erstatteten) Parteiäußerungen und -fragen, nicht zu anderslautenden oder weiteren Feststellungen betreffend den Sachverhaltskomplex Verkehrsuntersuchung (Verkehrsprognose) Schiene / Betriebsprogramm veranlasst; ebenso

nicht zu weiteren Ermittlungstätigkeiten. Bei alldem hatte der erkennende Senat auch vor Augen, inwieweit entsprechendes Tatsachenvorbringen – weil nicht privatsachverständig bzw. sachkundig erstattet oder zumindest unterlegt, nur allenfalls auf das Aufzeigen einer Unschlüssigkeit, mangelhaften Nachvollziehbarkeit oder sonst zu beanstandenden Unvollständigkeit gerichtet – im Zeitpunkt des innerprozessualen Neuerungsverbots (das war der Ablauf der Frist zur Ergänzung der Beschwerden gegen den Bescheid 1) überhaupt erstattet worden war.

3.1.2. Zur Verkehrsprognose Straße:

3.1.2.2. Näher war zu den aufgenommenen Beweisen zu erwägen:

a) Die SV10 hat mehrfach bestätigt, dass die Modellierung des Straßennetzes in der verwendeten Form dem üblichen Vorgehen bei Projekten vergleichbarer Größenordnung entspricht und die im Makromodell eingesetzten Einfüllpunkte der Verkehrsmatrix ein typisches und fachlich anerkanntes Element solcher Modelle darstellen, dass die Plausibilität der Prognose nicht in Frage stelle. Ein Modell für Fußgänger und Radfahrer wäre darüber hinaus aufgrund der geringen Fahr- und Reisezeiten und der geringen Distanzen von Fußgängern und Radfahrern nicht sinnvoll. Die SV10 kam zum Schluss, dass das in der UVE herangezogene Modell insgesamt als fachgerecht, plausibel und für eine UVP-Begutachtung als ausreichend erachtet werden kann.

b) Mit den, durchgängig nicht sachkundig erstatteten, Einwendungen der beschwerdeführenden Parteien in deren Beschwerden bzw. – soweit angesichts einer nach § 40 Abs. 5 dritter Satz gesetzten Frist noch relevanten – beschwerdeergänzenden Ausführungen hat sich die SV10 klar, nachvollziehbar und schlüssig auseinandergesetzt (sh. SV-Gutachten 2, S. 26 bis 31).

c) Die Einwendungen der bP4 in der mV8, wie insb. die vorgebrachten rechnerischen „Verkehrsschwund“-Effekte, führten nach den Ausführungen der SV10, wobei sich hier auch die UVE-Erstellerin der PW äußerte, nicht zur Annahme einer fehlerhaften Modellierung, weil derartige Unstetigkeiten makroskopischen Modellen immanent seien und die aussagekräftigen Belastungswerte in den angrenzenden Straßenzügen hiervon unberührt blieben. Weiters legte die SV10 dar, was dem erkennenden Senat auch als wesentlich erschien, dass die von ihr ergänzend durchgeführten Leistungsfähigkeitsberechnungen an den maßgeblichen Kreuzungen, trotz einzelner hoher Auslastungsgrade in Variantenextremen, überwiegend Leistungsreserven aufweisen und etwaige rechnerische Überlastungen nicht projektverursacht, sondern bereits dem Bestand zuzurechnen seien bzw. durch Optimierungen der Signalprogramme behoben werden könnten.

Soweit die bP6 ins Treffen führte, bestimmte Verkehrssituationen im Bereich der neuen Station Hietzinger Hauptstraße seien unzureichend behandelt worden, wurde in der mündlichen Verhandlung auch die Prognose für die Hietzinger Hauptstraße von der SV10 bestätigt (OZ 294, S. 16).

d) Insgesamt war zu erwägen, dass soweit im Verfahren Detailaspekte wie einzelne Fußgängerquerungen, alternative Verkehrsmaßnahmen oder lokal eng begrenzte Varianten bzw. diverse alternative Varianten thematisiert wurden, diese das Gesamtbild nicht zu erschüttern vermochten, weil aus Sicht des erkennenden Senats – und hier war den Ausführungen der SV10 aufgrund der dahingehend klaren Erklärung zu folgen – für die UVP-verfahrensrelevante Beurteilung nicht auf Einzelpunkte, sondern auf die Belastbarkeit des Gesamtmodells abzustellen ist; da das Makromodell nach den schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen der SV10 insgesamt als fachgerecht und ausreichend anzusehen war, kam diesen Detailaspekten keine entscheidungswesentliche Bedeutung mehr zu. Auch aus dem Umstand, dass in der UVE teilweise – erkennbar ergänzend – eine kleinräumige Betrachtung herangezogen wurde, lässt sich nicht ableiten, dass das makroskopische Verkehrsmodell als solches ungeeignet wäre. Vielmehr wurde in der UVE selbst auch ausgeführt, dass eine darüberhinausgehende, straßenscharfe Modellierung gerade nicht sinnvoll wäre (vgl. ON 301.1, S. 13) und dienten die Mikrosimulationen lediglich der Vertiefung an ausgewählten Stellen, ohne die grundsätzliche Plausibilität und Belastbarkeit des Makromodells in Frage zu stellen. Die Leistungsfähigkeitsprüfungen wurden zudem bewusst auf die verkehrlich maßgeblichen und am stärksten belasteten Kreuzungen gestützt, sodass mögliche lokale Abweichungen an weniger relevanten Stellen das belastbare Gesamtergebnis nicht beeinflussen. Die beschwerdeführenden Parteien konnten den Ergebnissen und Ausführungen der SV10, gerade in den ergänzenden gutachterlichen Ausführungen, und in der mV8 (sh. va VHS8, S. 16 ff) darüber hinaus nicht substantiiert, insbesondere nicht auf fachlich gleichwertiger Ebene, entgegentreten. Gleichzeitig blieben die sich aus dem als fachgerecht und dem Stand der Technik entsprechenden Verkehrsmodell ergebenden Zahlen selbst weitgehend unbestritten bzw. wurde auch diesen nicht auf einer entsprechenden fachlichen Ebene entgegentreten.

Jedenfalls gelangte der erkennende Senat nicht zur Überzeugung bzw. folgte für ihn aus den Ausführungen der SV10 nachvollziehbar Gegenteiliges, dass das Makromodell, auf welches sich auch der festgestellte Sachverhalt stützt, als keine auf ausreichendem fachlichem Niveau erstellte oder nicht dem Stand der Technik und Wissenschaft entsprechende Prognose anzusehen gewesen wäre. Dabei war eben auch zu berücksichtigen, dass jedenfalls kein „Worst

Case“-Ansatz zu wählen war (sh. idZ auch noch zum Prognoseansatz *Schmelz/Schwarzer*, aaO, § 17, Rn. 38)

d) Die Feststellungen zu Prognosen und Zahlen zum Verkehr (Projektauswirkungen) ergeben sich aus der von der PW vorgelegten Straßenverkehrsplanung und Verkehrsuntersuchung (sh. dazu die UVE, OZ 307, Beilage ./14 sowie Dokument ON 301.1, insbesondere Kapitel 5).

e) Damit, und insb. auch aufgrund des bei der Beweisaufnahme in der mV8 gewonnen persönlichen Eindrucks, kam der erkennende Senat zum Schluss, dass die Feststellungen unter 3.1.1.2. zu treffen waren.

Aufbauend auf den gutachterlich bestätigten ausreichenden und plausiblen Ergebnissen des dort herangezogenen Verkehrsmodells wurden die Gutachten zu Luftschadstoffen und Schall erstellt. Die in der UVE prognostizierten Lkw-Fahrten in der Bauphase bildeten ebenfalls die Grundlage für Schall- und Luftschadstoffberechnungen, wobei für Lärm der intensivste Baumonat und für Luftschadstoffe die zwölf verkehrsstärksten Monate herangezogen wurden.

3.1.3. Zu den Feststellungen der Auswirkungen auf die Umgebungsluft sowie auf sonstige für das Schutzgut „Luft“ wesentliche Faktoren:

3.1.3.1. Die Feststellungen betreffend die Erhebungsgrundlagen, die Auswirkungen auf das Schutzgut „Luft“ als solches und die Maßnahmen beruhen im Wesentlichen auf den – durchgängig – klaren, schlüssigen und nachvollziehbaren Schlussfolgerungen des SV4 im SV-Gutachten 1, wobei sich der SV4 darin auch mit den innerhalb der gesetzten Frist für beschwerdeergänzende Ausführungen im Hinblick auf Bescheid 1 getätigten Vorbringen beschwerdeführender Parteien auseinandersetzte (sh. dazu S. 47 bis 53 im SV-Gutachten 1), wie auch seinen in ebensolcher Art und Weise gegebenen bzw. getätigten Antworten und Äußerungen bei der Aufnahme vom Sachverständigenbeweis zum Fachgebiet „Luftreinhaltung“ in der mV3, der mV4 sowie der mV8.

Der SV4 bestätigte auch, dass die relevanten Ermittlungsergebnisse aus dem Verfahren vor der belangten Behörde 1, also insb. die UVE (dabei va. den Fachbericht „Luft und Klima“, ON 306.1) wie auch die znBU aufrechterhalten werden konnten. Es seien jedoch aus fachlicher Sicht zusätzliche Maßnahmen sowie Änderungen von Maßnahmen sowie eine konkrete Beschreibung von Maßnahmen und Beweissicherungsmaßnahmenerforderlich (zu alldem vgl. SV-Gutachten 1, S. 46).

3.1.3.2. Im Einzelnen erwog der erkennende Senat dabei bzw. ergab sich die Nachvollziehbarkeit, Klarheit und Schlüssigkeit des eingeholten Sachverständigenbeweises insb. aus den nachstehend behandelten Aspekten:

Der Sachverständige hielt im SV-Gutachten 1 zunächst fest, dass die von der PW vorgelegte UVE vollständig, schlüssig, plausibel sei und sich nach der eingehenden Bewertung der Vorbelastung durch den Sachverständigen für die umfassende Bewertung des Vorhabens als geeignet darstellten:

Er ging dabei auch auf die Kriterien für die Bewertung der Auswirkungen des gegenständlichen Vorhabens auf das Schutzgut Luft wie etwa Grenzwerte, Zielwerte und Alarmwerte gemäß dem IG-L sowie dem Schwellenwertkonzept und der Kriterien für die Erfassung der Luftqualität, nämlich der großräumigen sowie der lokalen Standortkriterien gemäß IG-L-Messkonzeptverordnung 2012 ein (vgl. zum Ganzen SV-Gutachten 1, S. 18 bis 21). Innerhalb des festgelegten Untersuchungsraums für Bau- und Betriebsphase – der Untersuchungsraum für die Emissionsanalyse wird dabei durch jenes Straßennetz definiert, in dem die Verkehrsstromanalyse für die luftschadstofftechnische Bewertung signifikante Verkehrszunahmen durch das Vorhaben prognostiziert – seien auf Basis flächenhaft dargestellter Zusatzimmissionen jene diskreten Rechenpunkte gewählt worden, an denen in der Bau- oder Betriebsphase die höchsten Änderungen der Immissionskonzentrationen durch das Vorhaben bezogen auf den Beurteilungszeitraum der Grenzwerte auftreten. (vgl. SV-Gutachten 1, S. 23 bis 24). Weiters seien flächenhaften Darstelllungen der Immissionen in der Bau- und Betriebsphase dem oben erwähnten Fachbericht und den von der PW weitergehend erstatteten Informationen (oben II.1.3.34.) zu entnehmen. Diese wurden vom SV4 als schlüssig, nachvollziehbar und plausibel beurteilt (OZ 141, S. 32 ff)

Zur Vorbelastung führte der SV4 im SV-Gutachten 1 aus, dass diese für die Luftschadstoffe NO_x/NO_2, PM_{10} und $PM_{2,5}$ sowie Staubdeposition für verkehrsnahe Immissionspunkte synthetisch als Summe aus Hintergrundbelastung und dem verkehrsbedingten Anteil (Bestand) der Vorbelastung von der PW dargestellt worden sei. Die Ermittlung der Hintergrundbelastung der Schadstoffkomponenten Benzol, CO und B(a)P wiederum sei ohne Abzug des lokalen Verkehrsanteils erfolgt. Weiters hielt der SV4 dazu in seinem Gutachten fest, dass diese von der PW verwendete Methode grundsätzlich plausibel und schlüssig sei und erfahrungsgemäß wesentlich genauer als die alleinige Verwendung von Messergebnissen von repräsentativen Vergleichsmessstellen für den gesamten Untersuchungsraum. Jedoch sei die Hintergrundbelastung für NO_2 und Benzol aus seiner fachlichen Sicht zu hoch gewählt worden. Zur Anpassung der Hintergrundbelastung im Untersuchungsraum für den JMW NO2 auf einen Wert zwischen 16 und 18 µg/m³ legte der Sachverständige in seinem Gutachten schlüssig und nachvollziehbar dar, dass dies die realen Verhältnisse im Untersuchungsraum abbilden würde. So sei die zuvor gewählte Hintergrundbelastung für NO2 und Benzol unter dem Blickwinkel einer „worst case Betrachtung“ vorgenommen worden. Die neuen Werte gründete der SV4 auf

den Wegfall des verkehrsbedingten Anteils, welcher ohnehin in der Nullvariante bei der Ermittlung der Gesamtbelastung berücksichtigt werde. Sohin seien aus fachlicher Sicht für die weitere Beurteilung 18 µg/m³ für NO_2 bzw. korrespondierend 28,78 µg/m³ für NO_x sowie für Benzol 1 µg/m³ plausibel. Die daraus ermittelte Vorbelastung sei repräsentativ für die entsprechenden Bereiche des Untersuchungsraums. Die Grenzwerte inkl. Toleranzmargen gemäß IG-L würden im gesamten Untersuchungsraum in Hinblick auf die Vorbelastung eingehalten (zu alldem SV-Gutachten 1, S. 38 und 39).

In seiner Bewertung der – in der UVE dargelegten – Emissions- und Immissionsmodellierung wiederum kam der Sachverständige nach Prüfung auf inhaltliche Richtigkeit, Vollständigkeit und Schlüssigkeit zum Ergebnis, dass die von der PW vorgenommene Modellierung schlüssig und nachvollziehbar sei und dem Stand der Technik entspreche, wenn auch generell ein konservativer Ansatz – insbesondere in der Bauphase – gewählt worden sei. Dadurch würden jedoch auch zusätzliche Emissionen und Immissionen, welche durch Maßnahmen des Änderungsantrags vom 15.11.2023 entstehen könnten, in der Bauphase durch eine berücksichtigende Reserve abgedeckt. In der Betriebsphase seien aufgrund der zu erwartenden Fahrbewegungen nur geringfügig höhere Immissionen zu erwarten, die jedoch auf die bereits vorliegenden Ergebnisse keinen Einfluss hätten (vgl. OZ 141, S. 39).

Hinsichtlich der Bewertung der Auswirkungen in der Bau- und Betriebsphase legte der Sachverständige in seinem Gutachten schlüssig und nachvollziehbar dar, dass diese auf einem konservativen Ansatz beruhe, weil er die im Fachgutachten Luft und Klima (iC consulenten, 2021) dargestellte Hintergrundbelastung herangezogen habe, in welchem die Hintergrundbelastungsschätzung für einzelne Schadstoffe höher sei, als dies aktuell und zukünftig zu erwarten sei (vgl. OZ 141, S. 40).

Zudem wurde seitens des Sachverständigen auch ein Ortsaugenschein im Wege einer Streckenbegehung durchgeführt (vgl. OZ 141, S. 57).

Auch iZm dem Vorbringen der bP1 in ihrer Beschwerdekonkretisierung gegen den Bescheid 1 (oben II.1.3.11.) und dem diesem entsprechenden Vorbringen in der Beschwerde 9, wonach die PW verpflichtet werden solle, alle Maßnahmen zu ergreifen, um die Entstehung von Baustaub und Schmutz auf ein Minimum zu reduzieren, verwies der SV4 in seinem Gutachten zunächst auf das dem UVP-G 2000 zu entnehmende Immissionsminderungsgebot, nach dem die Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik zu begrenzen und die Immissionsbelastung der zu schützenden Güter möglichst gering zu halten sei. Er führte weiters schlüssig und nachvollziehbar aus, dass die Einhaltung des Standes der Technik in der Bau- und Betriebsphase geprüft und durch entsprechende Auflagenvorschläge sichergestellt

worden seien. Die Maßnahmen würden entweder mittelbare Staubminderungen aufgrund der entsprechenden Gewichtungsfaktoren bei der Ermittlung diffuser Emissionen oder unmittelbare Staubminderungen – etwa durch Befeuchtungsmaßnahmen – bewirken. Auch werde die Vermeidung unnötiger Baufahrzeugnutzungen durch entsprechende Auflagen berücksichtigt, aber auch durch ein entsprechendes Baustellenkonzept unterbunden, welches auch im wirtschaftlichen Interesse der PW liege (dazu SV-Gutachten 1, S. 47 und 53).

Dem Vorbringen der bP10 in ihrer Beschwerdeergänzung (II.1.3.16.), dass Auflagen unklar seien, stimmte der SV4 in seinem Gutachten insofern zu, als dass Maßnahmen und Beweissicherungsmaßnahmen konkreter zu beschreiben seien, weswegen von ihm auch weitere Auflagen vorgeschlagen worden seien, die aus luftreinhaltetechnischer Sicht zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beitragen würden (vgl. SV-Gutachten 1, S. 53).

Zum Vorbringen in der Beschwerde 2, dass „unbegreiflich“ sei, wie eine „multiple gleichzeitige Belastung“ mit Feinstaub und Stickstoffdioxid zusammen genommen keine relevante Gesundheitsgefährdung mit sich bringen solle und, dass nicht zwischen geogenem Staub und durch Feinstaub aus Verbrennungsprozessen unterschieden worden sei, legte der Sachverständige in seinem Gutachten in für den erkennenden Senat als schlüssig und nachvollziehbar anzusehender Weise dar, dass die Immissionsgrenzwerte gemäß IG-L für Feinstaub der Größenfraktionen PM_{10} und $PM_{2,5}$ den höchstzulässigen Immissionskonzentration für kanzerogene, mutagene und teratogene Stoffe entsprechen würden. Eine Unterscheidung in geogenem Staub und Feinstaub aus Verbrennungsprozessen sei nicht vorgesehen. Die im Fachgutachten und den darauf aufbauenden luftreinhaltetechnischen Beurteilungen durchgeführte Gesamtbetrachtung für Feinstaub der Größenfraktionen PM_{10} und $PM_{2,5}$ würden der gängigen Vorgangsweise für luftreinhaltetechnische Beurteilungen entsprechen. Zur Beurteilung von „multiplen gleichzeitigen Belastung“ mit Feinstaub und Stickstoffdioxiden verwies der Sachverständige nachvollziehbar auf die Ausführungen des humanmedizinischen Sachverständigen (OZ 141, S. 47).

Auch die bP4 führte ebenfalls in ihrer Konkretisierung der Beschwerde gegen den Bescheid 1 (II.1.3.14.) aus, dass die Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik zu begrenzen seien. Hierzu verwies der Sachverständige nochmals darauf hin, dass die Einhaltung des Standes der Technik in der Bau- und Betriebsphase geprüft und durch entsprechende Auflagen – welche im verwaltungsgerichtlichen Verfahren auch nochmals ergänzt worden seien – sichergestellt worden sei, wodurch dem Immissionsminderungsgebot entsprochen

werde (vgl. SV-Gutachten 1, S. 48). Die bP4 monierte in ihrer Beschwerdeergänzung darüber hinaus, dass die Daten der Messstelle Mariabrunn nicht für die Daten im Bereich der Versorgungsheimstraße oder Stranzenbergbrücke herangezogen werden könnten, weil dies nicht mit den normal vorherrschenden Windrichtungen und Durchlüftungskanälen durch Wien zusammenpassen würde. Der Sachverständige führte dazu aus, dass das Windfeld für die Immissionsmodellierung mittels der programmeigenen Funktion „Match-to-Observation“ sowie Messdaten der Stationen Mariabrunn, Wien–Innere Stadt und Wien–Hietzing an das Modellgebiet angepasst worden seien. Klar und nachvollziehbar für das BVwG legte der SV4 jedoch dar, dass eine ausschließliche Verwendung der meteorologischen Zeitreihe der Messstelle Mariabrunn für den Untersuchungsraum nicht repräsentativ gewesen wäre, weil diese Daten jedoch nur als Randbedingung in Windfeld herangezogen worden seien, sei der Modellansatz sowie die Ergebnisse der Immissionsberechnung aus fachlicher Sicht schlüssig, nachvollziehbar und plausibel.

Hinsichtlich des Vorbringens der bP6 in der Beschwerde 6 und ihrer Konkretisierung der Beschwerde gegen den Bescheid 1 (II.13.15.), dass Details zu Zufahrten von Baufahrzeugen und LKWs via Hauptverkehrswegen und konkreter Benennung dieser sowie, dass Maßnahmen etwa zur Reduktion von Abgasen zu ergänzen seien, verwies der Sachverständige zunächst auf die entsprechend vorgeschlagenen Auflagen und das Baustellenkonzept (SV-Gutachten 1, S. 49 f). In der Beschwerdekonkretisierung monierte die bP6 zudem Maßnahmen zur Erhaltung der Lebensqualität, Emissionsschutz, Abgasreduktion und Erreichbarkeit während des Bauprozesses. Auch hierzu verwies der Sachverständige auf Überprüfung der Einhaltung des Standes der Technik in der Bau- und Betriebsphase und die belegte Maßnahmenwirksamkeit. Hinsichtlich der Ausführungen der bP6 zur Notwendigkeit von Reifenwaschanlagen (SV-Gutachten 1, S.44) legte der SV4 im erwähnten Gutachten schlüssig und nachvollziehbar dar, dass solche für flächenhafte Vorhaben vorteilshaft seien, jedoch für die unterschiedlichen Baustellenbereiche eines Linienvorhabens aufgrund einer erhöhten Anzahl an Ein- und Ausfahrtsbereichen nur bedingt geeignet seien. Die PW plane alle Hauptbaustelleneinrichtungen als befestigte Flächen auszuführen und auch sei als weitere Maßnahme für Luftreinhaltung vorgeschlagen, dass alle Fahrwege befestigt und staubfrei auszuführen seien und das Baustellenareal, die Fahrwege und Lagerungen einschließlich der Einmündungen in das öffentliche Straßennetz nachweislich regelmäßig, aber mindestens täglich zu überprüfen seien. Befestigte Fahrwege und Manipulationsflächen, die nicht als Lagerflächen oder Schütthalden genutzt würden sowie der Einmündungsbereich in das öffentliche Straßennetz seien jeden Tag, an dem Arbeiten durchgeführt würden durch nasses, maschinelles Kehren vom Oberflächenstaub zu reinigen. Durch diese Maßnahmen werde ein allgemein hohes Schutzniveau in der Bauphase erreicht (vgl. SV-Gutachten 1, S. 49). Zu von der

bP6 als Beweis vorgebrachten Messwerten zur starken Emissionsbelastung im Westen Wiens (gemeint wohl: Immissionsbelastung) führte der SV4 im SV-Gutachten 1 aus, dass dieser Beschwerdepunkt sich vermutlich auf die Messwerte der Luftgütestation der belangten Behörde 2 am Hietzinger Kai, welche den derzeitigen Immissionsschwerpunkt darstelle, beziehen würde. Diese Messergebnisse seien jedoch nicht derart aussagekräftig. So sei hingegen für das gegenständliche Vorhaben die Vorbelastung für die Luftschadstoffe NO_x/NO_2, PM_{10} und $PM_{2,5}$ sowie Staubdeposition für verkehrsnahe Immissionspunkte synthetisch als Summe aus Hintergrundbelastung und dem verkehrsbedingten Anteil (Bestand) der Vorbelastung dargestellt worden. Die Ermittlung der Hintergrundbelastung der Schadstoffkomponenten Benzol, CO und B(a)P sei ohne Abzug des lokalen Verkehrsanteils erfolgt. Die verwendete Methode sei grundsätzlich plausibel und schlüssig. Darüber hinaus sei diese Methode erfahrungsgemäß wesentlich genauer als die alleinige Verwendung von Messergebnissen von repräsentativen Vergleichsmessstellen für den gesamten Untersuchungsraum (vgl. SV-Gutachten 1, S. 50).

Zum Vorbringen der bP8 in deren Beschwerde gegen den Bescheid 1, wonach sich durch das Vorhaben die Emissionen von Lärm und Luftschadstoffen steigern würden und dem gleichgelagerten Vorbringen der bP10 in ihrer Beschwerde, führte der SV4 im SV-Gutachten 1 für den erkennenden Senat klar und schlüssig aus, dass alle relevanten Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Mensch und Luft dargestellt worden seien und über den Untersuchungsraum hinaus keine relevanten Auswirkungen des Vorhabens zu erwarten seien. Aufgrund der Vorbelastung an Luftschadstoffen im Untersuchungsraum und der modellierten Immissionen für die Leitsubstanzen NO_2 und PM_{10} sei für die im IG-L geregelten Luftschadstoffe zu schließen, dass die Grenzwerte gemäß Anlagen 1 und 2 des IG-L im Untersuchungsraum nicht überschritten würden (vgl. SV-Gutachten 1, S. 51 und 53).

Die bP8 rügte darüber hinaus in ihrer Beschwerde gegen den Bescheid 1, dass in Deutschland und Österreich „kaum wissenschaftlich belastbare Daten“ zu Feinstaubemissionen im Schienenverkehr vorliegen würden: Der Sachverständige legte diesbezüglich in seinem Gutachten in schlüssiger und nachvollziehbarer Weise dar, wie die Emissionsmodellierung erfolgt sei. Diese orientiere sich an den Vorgaben der RVS 4.2.1.2 und entspreche dem Stand der Technik (vgl. SV-Gutachten 1, S. 51).

Soweit die bP8 in der Konkretisierung ihrer Beschwerde gegen den Bescheid 1 (II.1.3.9.) behauptete, dass ein unbefangener Sachverständiger die Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen der PW nicht als plausibel und nachvollziehbar gewertet, sondern eine Tieferlegung befürwortet hätte, wies der Sachverständige in seinem Gutachten nochmals

darauf hin, dass alle relevanten Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Mensch und Luft dargestellt und über den Untersuchungsraum hinaus keine relevanten Auswirkungen zu erwarten seien. Aufgrund der Vorbelastung an Luftschadstoffen im Untersuchungsraum und der modellierten Immissionen für die Leitsubstanzen NO_2 und PM_{10} sei für die im IG-L geregelten Luftschadstoffe zu schließen, dass die Grenzwerte gemäß Anlagen 1 und 2 des IG-L im Untersuchungsraum nicht überschritten würden. (SV-Gutachten 1, S. 52). Die bP8 monierte darüber hinaus, dass sich ihr die Aussagekraft von Schadstoffmessungen der Messstelle Mariabrunn, die in der Kaltluftschneise zwischen Wienerwald und Lainzer Tiergarten im Wiental liege, für den gegenständlichen Streckenabschnitt nicht erschließe: Der SV4 hielt diesem Vorbringen entgegen, dass an dieser Messstelle keine Luftgütemessungen, sondern ausschließlich meteorologische Messungen durchgeführt würden. Das Windfeld für die Immissionsmodellierung sei mittels der programmeigenen Funktion „Match-to-Observation“ sowie Messdaten der Stationen Mariabrunn, Wien–Innere Stadt und Wien–Hietzing an das Modellgebiet angepasst worden. Zustimmend führt der Sachverständige aus, dass eine ausschließliche Verwendung der meteorologischen Zeitreihe der Messstelle nicht repräsentativ sei. Jedoch seien die Daten der Messstelle Mariabrunn nur als Randbedingung in Windfeld für die Immissionsmodellierung verwendet worden und dieser Modellansatz sei aus fachlicher Sicht schlüssig und nachvollziehbar (SV-Gutachten 1, S. 52).

3.1.3.3. In der mV3 klärte der SV4 nachvollziehbar auf, auf welche Daten aus der Verkehrsprognose man für die fachliche Beurteilung der Auswirkungen auf das Schutzgut Luft zurückgreife; so einerseits auf Aktivitätszahlen, andererseits auf Immissionsfaktoren. Die Aktivitätszahlen im gegenständlichen Fall seien das Betriebsprogramm, also eine bestimmte Anzahl an Zügen pro Tag, welchen wiederum ein bestimmter Emissionsfaktor zugeschrieben werde. Sofern dieses vom entsprechend befähigten Sachverständigen als ausreichend plausibel und nachvollziehbar beurteilt worden sei, werde dies in der Emissionsanalyse und in weiterer Folge in der Immissionsanalyse beurteilt (vgl. VHS3, S. 50).

3.1.3.4. In der mV4 legte der SV4 in nachvollziehbarer Weise zunächst noch einmal insb. die Gesamtbelastung der Luftgüte dar, welche sich aus Hintergrund- bzw. Vorbelastung, Zusatzbelastung und Sockel, welcher die Vorbelastung im Untersuchungsraum sei, ergebe und führte ebenso nachvollziehbar aus, wie sich die Vorbelastung im Untersuchungsraum zusammensetze und, dass diese sehr konservativ betrachtet worden sei. Er ging außerdem auf die zum SV-Gutachten 1 noch erstatteten Äußerungen ein (vgl. VHS4, ab S. 41; insb. auch Beilage ./5).

In der mV4 beantwortete der SV4 auch noch – nicht sachkundig gestellte – Fragen der Parteien; und zwar in schlüssiger Weise (sh. dazu insb. VHS4, S. 51 bis 53).

In der Folge wurden in der mV4 auch noch – in Form von Auflagen – vorzuschreibende Maßnahmen mit den Parteien umfassend erörtert (sh. VHS4, S. 54 ff).

3.1.3.5. In der mV8 legte der SV4 – in für das BVwG jedenfalls schlüssiger Weise – im Anschluss an die Beweisaufnahme bzw. Erörterung zur Verkehrsprognose Straße dar, dass sich in der Immissions- sowie Emissionsprognose Aktivitätszahlen sowie zahlreiche Emissionsfaktoren finden würden und im ggst. Verfahren bei den Aktivitätszahlen das Schienenbetriebsprogramm und die Verkehrszahlen zu nennen seien. Aus den Beweisergebnissen (gemeint: die Verkehrsprognosen) sei abzuleiten, dass die vorliegende UVE, im speziellen der verkehrstechnische Bericht, schlüssig und nachvollziehbar sei und ausreichend robust für die weitere Beurteilung des Wirkfaktors Luftreinhaltung. Fachlich sei weiters anzumerken, dass in jenem Bereich, wo zusätzliche Verkehrsströme zu erwarten seien, die Immissionsprognose des Fachbeitrags Luftreinhaltung und Klima eine deutliche Unterschreitung der derzeitig gültigen Grenzwerte ausweise und auch die Zusatzbelastungen an den entsprechenden Immissionspunkten in einem Bereich von knapp über einem µg/m3 liege. Daraus wiederum sei abzuleiten, dass auch geringfügige Veränderungen (auch in jener Größenordnung, die soeben diskutiert wurde) zu keiner Veränderung der abschließenden Beurteilung für den Wirkfaktor Luft führen würden (vgl. zu alldem VHS8, S. 23).

3.1.3.6. Im Ergebnis waren aus Sicht des erkennenden Senats die Feststellungen unter II.3.1.2. zu treffen. Ausschlaggebend war dabei va. auch der in der mündlichen Verhandlung gewonnene persönliche Eindruck ob der Klarheit, Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit der sachverständig ermittelten Tatsachen. Auch sonst ergab sich für das erkennende Gericht kein Anhaltspunkt dafür, wonach die erwähnten Ermittlungsergebnisse sonst zu beanstanden gewesen wären.

3.2. Zu den Feststellungen zu den Auswirkungen auf das Schutzgut „Klima“:

3.2.1. Die – in Zusammenfassung auf das Wesentliche – unter II.3.2. getroffenen Feststellungen hinsichtlich der Erhebungsgrundlagen (Untersuchungsrahmen), die Auswirkungen (auf das Mikro- und Mesoklima einerseits und das Makroklima [hiezu va. die direkten und indirekten Emissionen von THG] andererseits) und die Begrenzung der Immissionen betreffend das Schutzgut „Klima“ beruhen im Wesentlichen auf den aus Sicht des BVwG klaren, schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen der SV5 im SV-Gutachten 1 sowie aus den diese Ausführungen ergänzenden oder erläuternden, in ebensolcher Art und

Weise erstatteten, Darlegungen in der mündlichen Verhandlung (konkret in der mV4, der mV5 sowie der mV8), wobei die SV5 im SV-Gutachten 1 sich auch in entsprechender Art und Weise mit – soweit im Lichte nach § 40 Abs. 5 dritter Satz gesetzter Fristen als rechtzeitig anzusehend – , erkennbar nicht auf fachlicher Ebene (dh. jedenfalls nicht privatsachverständig bzw. sachkundig unterlegt) erstattetem Tatsachenvorbringen bzw. Beweisen auseinandersetzte (sh. SV-Gutachten 1, S. 79 f). Die SV5 griff auf dem Weg zu ihren Schlussfolgerungen dabei insb. auf die – ebenso nicht als unschlüssig oder unnachvollziehbar erkennbaren – Ergebnisse der UVE zurück (sh. das vorgelegte Klima- und Energiekonzept, ON 302.1, sowie den „Fachbericht Luft und Klima“, ON 306.1).

3.2.2. Betreffend die Erhebungsgrundlagen führte die SV 5 zum *räumlichen* Untersuchungsrahmen (Untersuchungsraum) aus, dass dieser für das Schutzgut „Klima“ geeignet gewählt sei, weil die PW das Untersuchungsgebiet in Makro- und Mikroklima unterschieden und aufgrund der Ausdehnung des Vorhabens auch einen solchen Untersuchungsraum gewählt habe, der auch in das Mesoklima reiche. Für das Makroklima seien die Auswirkungen des Vorhabens auf die großräumigen klimatischen Verhältnisse durch Quantifizierung der zu erwartenden Treibhausgasemission durch die Bau- und Betriebsphase im Vergleich zur großräumigen Emission untersucht worden. Für die lokalklimatische Beschreibung und Bewertung des Ist-Zustands habe die PW ausgewählte, von der SV5 betriebene, Messstationen im Wiener Stadtgebiet herangezogen. Auch für die Modellsimulation der lokalen Kaltluftbildung und Kaltluftströmung für das Entstehungsgebiet und den Abfluss sei von der PW ein zweckmäßiger räumlicher Untersuchungsrahmen mit einer Größe von 15 km x 15 km definiert worden. Zusätzlich sei ein in den Untersuchungsraum eingebettetes Kerngebiet (Ost-West- und Nord-Süd-Ausdehnung von 1.400 m x 2.400 m) im Nahebereich der verfahrensgegenständlichen Strecke der Verbindungsbahn für die Auswertung der Simulationsergebnisse definiert und dargestellt worden. Die horizontale Modellgitterauflösung betrage dabei 5 m x 5 m. Dies stelle eine „hohe Genauigkeit“ für Kaltluftsimulationen dar (vgl. SV-Gutachten 1, S. 64 und 69 und VHS4, S. 90 bis 92).

Hinsichtlich des *zeitlichen* Untersuchungsrahmens (Untersuchungsraum), der überwiegend die Jahre 1990 bis 2019 umfasse, führte die SV5 aus, dass die Daten für den Ist-Zustand bis inkl. 2019 für die fachliche Beurteilung ausreichend genau seien, da sich durch das ausständige Jahr auf die vollständige aktuelle Klimanormalperiode 1990 bis 2020 keine relevanten Änderungen ergeben würden. Zeitlich seien der Istzustand, die Bauphase und Betriebsphase hinsichtlich Klima unterschieden worden, wobei die Bauphase nur für Betrachtungen des Makroklimas relevant seien. Für Betrachtungen des Mikroklimas bzw. des Mesoklimas mit den Kaltluftsimulationen sei die Bauphase zu kurz, um zeitlich in die Definition für Klima, welche

von der World Meteorological Organization mit 30 Jahren vorgegeben werde und der gängigen Praxis entspreche, zu fallen. Aufgrund der kurzen Dauer der Bauphase im Vergleich zu einer Klimanormalperiode seien daher aus fachlicher Sicht keine relevanten Auswirkungen auf das Schutzgut Klima zu erwarten (vgl. zu alldem SV-Gutachten 1, S. 64 und 69 sowie VHS 4, S. 90 bis 92).

Für die nächtliche Kaltluft seien von der PW sowohl der Ist-Zustand im Bestand als auch die Betriebsphase des gegenständlichen Vorhabens als Eingangsbasis verwendet worden. Diese seien aus fachlicher Sicht geeignet für die Betrachtung des Istzustands sowie für die Betriebsphase. Durch die vergleichenden Kaltluftsimulationen würden Aussagen zu den diesbezüglichen Auswirkungen des Vorhabens getroffen werden können. Der zeitliche Untersuchungsrahmen für das Schutzgut Klima sei somit aus fachlicher Sicht für die jeweils untersuchten Parameter zur Beurteilung der Umweltverträglichkeit für das Schutzgut „Klima“ zweckmäßig gewählt worden. Für zukünftige Klimaszenarien seien die Ergebnisse von ÖKS15 für das Bundesland Wien für die nahe (2021 bis 2050) und die ferne (2071 bis 2100) Klimazukunft herangezogen worden, was dem Stand des Wissens und der Technik entspreche und eine geeignete Datenbasis darstelle (dazu SV-Gutachten 1, S. 64 und 70; auch VHS4, S. 90 bis 92).

Zum *inhaltlichen* Untersuchungsraum hielt die SV5 im SV-Gutachten 5 fest, dass die Beschreibung der klimatischen Verhältnisse im Ist-Zustand im Untersuchungsgebiet durch die PW anhand der meteorologischen Parameter erfolgt sei. Diese wiederum seien unter Einbeziehung weiterer, bei ihr verfügbaren, Klimadaten für die fachliche Beurteilung ausreichend und geeignet.

Diese Schlussfolgerungen blieben sodann im weiteren Verfahren auch insoweit unbestritten, also keine (beachtliche) mangelnde Nachvollziehbarkeit von einer Partei aufgezeigt wurde.

3.2.3. Zu den Auswirkungen auf das Schutzgut sowie auch den vorgesehenen bzw. allenfalls vorzusehenden Maßnahmen kam die SV5 zusammengefasst insb. zu folgenden klaren, schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen (sh. dazu insb. SV-Gutachten 1, auf S. 71, 77 und 78) bzw. ging in solcher Weise auf noch relevantes sachverhaltsbezogenes Vorbringen (bzw. Beweisen) von Parteien ein:

Die Ausführungen würden vorrangig das Mikroklima betreffen, wegen der räumlichen Erstreckung des Vorhabens per Definition auch in das Mesoklima hineinreichen. Die Simulationsergebnisse für die Kaltluft würden räumliche und zeitliche Änderungen zeigen; nach den Beurteilungskriterien der VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 geringe Auswirkungen auf die

Kaltluftsituation im Untersuchungsraum. Dies betreffe eine relative Erhöhung der Kaltluftmächtigkeit im luvseitigen Bereich des Bauwerks südlich der Wientalquerung. Ein Absenken der Kaltlufthöhe sei über die Integrationszeit von acht Stunden sei nicht gegeben. Die Simulationsergebnisse würden zeigen, dass der Kaltluftfluss im Vorhabensbereich (gemeint: im Einwirkungsbereich) erhalten bleibe und die dortige Kaltluftversorgung gegeben sei. In Hinblick auf das Mesoklima sei durch das geplante Vorhaben keine relevante Auswirkung zu erwarten, da die Simulationsergebnisse zeigen, dass die Kaltluftleitbahn über das Wien erhalten bleiben. Die Auswirkungsergebnisse der UVE seien unter Einbeziehung der ergänzten und verbesserten Unterlagen und insbesondere unter Berücksichtigung der bereits mitgeplanten Maßnahmen des optimierten (sohin: abgeänderten) Vorhabens für das Mikroklima als gering und das Mesoklima als nicht relevant geteilt und – aus fachlicher Sicht – als „umweltverträglich“ beurteilt werden (vgl. zum Ganzen SV- Gutachten 1, S. 10).

Zum Maßnahmenrahmen führte die SV5 im SV-Gutachten 1 aus, dass die vorgeschlagene Maßnahme für dieselbetriebene Arbeitsmaschinen mit einer Leistung größer 18 kW (Beschränkung auf Arbeitsmaschinen mit zumindest der Stufe V der Verordnung (EU) 2016/1628 oder höher) im Hinblick auf eine Reduktion der THG-Emissionen befürwortet werde. Betreffend KL4 Genehmigungskriterien allgemein zeige das nunmehr optimierte Projekt mehr Maßnahmen der Projektewerberin, die einen positiven Einfluss auf das örtliche Mikroklima bewirken können (unter Bezugnahme auf Ermittlungsergebnisse aus dem Verfahren vor der belangten Behörde 1, wonach die Immissionsbelastung zu schützender Güter wird möglichst gering gehalten werde) (vgl. zum Ganzen SV-Gutachten 1, S. 77). Die SV5 legte ferner dar, dass für die Beurteilung der „Umweltverträglichkeit” auch die Optimierung des Vorhaben relevant sei, welches auch hinsichtlich Stadtklima und Klimaschutz einige Verbesserungen enthalte (SV-Gutachten 1, S. 78).

Im Besonderen war auf folgende Schlussfolgerungen der SV5 – insb. auch auf sachverhaltsbezogene Ausführungen von Parteien eingehend – hinzuweisen:

Die beschriebene und angewendete Methode zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Klima, konkret auf die Versiegelung der Bodenoberfläche und deren Auswirkungen auf Temperatur und Feuchte, die Veränderung der lokalen Strömungsverhältnisse und deren Auswirkungen auf das bodennahe Windfeld sowie nächtlicher Kaltluftabfluss und deren mögliche Auswirkungen von Rodungen auf Windgeschwindigkeit und Temperatur, sei nachvollziehbar und plausibel. Die Simulationen der PW für Kaltluft seien hinsichtlich der Datengrundlagen – etwa durch die Nutzung von bzw. des „CORINE Land Cover Code” –, der Methode inkl. des verwendeten Modells „KLAM21“, der Beurteilungskriterien,

der Sensibilität des Untersuchungsraums, der Simulationszeitschritte, der Ergebnisdarstellung und der Ergebnisbewertung ausführlich. Die Herangehensweise entspreche der gängigen Praxis bzw. der VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5. Die Sensibilität des Untersuchungsraums in Hinblick auf das Schutzgut Klima, insbesondere das Meso- und Mikroklima, sei von der PW anhand seiner topographischen Strukturen und Nutzungen beurteilt worden. Im gegenständlichen Vorhaben werde der Untersuchungsraum als hauptsächlich durch Siedlung und Infrastruktur verbaute Flächen bewertet und der Anteil an Versiegelung sei bereits im Ist-Zustand als hoch zu beurteilen. Die Rauigkeit gemäß „CORINE Land Cover Code" werde im engeren Untersuchungsraum (Kerngebiet) als „Nicht durchgängig städtische Prägung" angegeben. Die verwendete Datengrundlage und die Beurteilung seien aus fachlicher Sicht plausibel und nachvollziehbar und würden daher eine geeignete Modellierungs- und Beurteilungsgrundlage für die Kaltluft darstellen (vgl. zu alldem SV-Gutachten 1, S. 64, 67 und 70 sowie auch VHS4, S. 90 bis 92).

Die bP4 legte in ihren beschwerdeergänzenden Ausführungen zu Bescheid 2 (oben II.1.3.22.) sachverhaltsbezogen dar, dass Fragen zur Luftzufuhr und der für das Areal des Vorhabens wichtige Kühleffekt von der PW nicht berücksichtigt worden seien. Die kühle Luftzufuhr werde derzeit durch das unverbaute und gewachsene grüne Areal der projektierten Vorhabensfläche bedingt und versorge neben dem Wiental auch das Stadtgebiet Wien mit kühlender Luft und sei sohin wesentlich für die Kühlung der Stadt (vgl. SV-Gutachten 1, S. 79). Auch die bP6 brachte vor, dass der wichtige Kühleffekt durch das unverbaute und natürlich grüne Areal des Vorhabensgebiets und damit einhergehend die Themen Stadtklima, Frischluftzufuhr und Klimaanalyse übersehen bzw. im behördlichen Bescheid nicht berücksichtigt worden seien. Durch die Verbauung und Versiegelung gehe der Kühleffekt verloren oder werde stark reduziert. Der Stadtklimakarte „nächtliche Kaltluft" könne entnommen werden, dass der unverbaute und unversiegelte Bereich im Vorhabensgebiet eine große Rolle bei der Kühlung der Stadt spiele (insb. mV1, S. 86). Ebenso brachte die bP8 vor (oben II.1.3.21.2.), dass eine Kaltluftschneise durch die geplante Hochlage des Vorhabens im Bereich der Hietzinger Hauptstraße zerstört werde und das Vorhaben mit der Hochlage nicht im öffentlichen Interesse liegen könne, weil es auch der „Smart Klima City Strategie Wien", welche dem Erhalt von Kaltluftschneisen diene, widerspreche.

Die SV5 führte zu diesen – durchgängig auch nicht privatsachverständig (bzw. auch nicht sachkundig) ausgeführten – Vorbringen bereits im SV-Gutachten 1 in für das BVwG jedenfalls klarer, schlüssiger und nachvollziehbarer Weise aus, dass eine Nachforderung und Verbesserung der Unterlagen der PW für das Schutzgut Klima gefordert worden sei und diese ergänzenden Unterlagen von der PW vorgelegt worden seien. Die verbesserten Unterlagen

hätten insbesondere auch die Kaltluftsimulation detailliert beschrieben und die Ergebnisse dargelegt. Aus fachlicher Sicht seien diese Unterlagen nachvollziehbar und ausreichend für eine Beurteilung gewesen und hätten im gegenständlichen Gutachten der Sachverständigen Berücksichtigung gefunden. Relevante nachteilige Effekte für die Kaltluft in Bezug auf das Mesoklima und die Kaltluftversorgung seien nicht festgestellt worden (vgl. SV-Gutachten 1, S. 79 und 80). Auch im Rahmen der Aufnahme des eingeholten Sachverständigenbeweises in der mV4 bestätigte die Sachverständige nochmals in schlüssiger und nachvollziehbarer Weise, dass die von der PW vorgelegten, anhand des Regelwerks VDI-Richtlinien 3787 Blatt 5 erstellten, die Kaltluft betreffenden – verbesserten – Unterlagen dem Stand der Technik entsprechen würden. Die von der PW vorgelegten Unterlagen seien nach entsprechender Überprüfung durch die Sachverständige als vollständig, plausibel und nachvollziehbar sowie für eine fachliche Bewertung, auch der Kaltluft, ausreichend anzusehen gewesen (VHS4, S. 90 bis 92).

Die SV5 legte im Rahmen ihrer Erörterung zum SV-Gutachten 1 außerdem in für den erkennenden Senat bei gewonnenem persönlichem Eindruck schlüssiger und nachvollziehbarer Weise die meteorologischen Grundvoraussetzungen für die Intensität der Kaltluftentstehung dar. In ebensolcher Weise erklärte die SV5, ihre Schlussfolgerungen zur Sensibilität des Vorhabensgebiets und zur Eingriffsintensität des Vorhabens (vgl. VHS4, S. 92 f). In weiterer Folge erörterte die Sachverständige auch ausführlich die Sensibilität von Flächen und erklärte diesbezüglich etwa, dass diese mit der Eingriffsintensität in Beziehung zu setzen sei, um die Erheblichkeit festzustellen. Da das Gebiet bereits jetzt eine Bahntrasse enthalte, teilversiegelt sei und die Nutzung ähnlich bleibe ergebe sich für das Schutzgut Klima, wie dies auch im schriftlichen Gutachten ausgeführt worden sei, keine sehr hohe Eingriffsintensität. Aus Sicht des Schutzguts Klima könnten die Beurteilungen und Einschätzungen der PW unter Berücksichtigung der verbesserten und ergänzten Unterlagen daher aus fachlicher Sicht als gering für das Mikroklima und nicht relevant für das Mesoklima betrachtet werden (vgl. dazu wiederum VHS4, auf S. 94 f).

Zur Frage der bP8 in der mV4, ob sich eine Änderung der Kaltluftschneisen ergebe, wenn unter der Hochlage etwa ein Supermarkt oder eine Polizeistation erbaut werde, replizierte die Sachverständige, dass von ihr die vorgelegten Projektunterlagen, also das zur Genehmigung beantragte Vorhaben beurteilt worden sei (vgl. VHS4, S. 105).

Zu den (neuerlichen) Einwendungen der bP6 betreffend den Erhalt der Kaltluftbahn unter der offenen Brückenbauweise wies die SV5 in der mV5 zunächst nochmals darauf hin, dass von ihr nur das eingereichte Vorhaben beurteilt werde, welches eine offene Brückenbauweise mit

Stelzbauwerk vorsehe und sohin die Durchlässigkeit, wie dies die Kaltluftsimulation zeige, weiterhin gegeben sei. Durch die offene Bauweise sei auch die Möglichkeit zum Luftaustausch unter- und oberhalb der Brücke des Bauwerks gegeben und dies nicht nur hinsichtlich der Kaltluft, sondern auch für andere Luftströmungen, die etwa durch normale Windverhältnisse auftreten würden (vgl. VHS5, S. 5). Darüber hinaus wies sie auch darauf hin, dass aus meteorologischer und klimatischer Sicht damit zu rechnen sei, dass Niederschlag den Boden unter dem offenen Bauwerk nur sehr selten erreichen werde, seltene Ausnahmen seien Schlagregen und Schneeverwehungen. Die Bedeutung für die Verdunstung sei aus mikroklimatischer Sicht somit nicht relevant (vgl. VHS5, S. 7 f und Beilage ./6 zur VHS5). Es sei, so die Sachverständige weiter, auch nicht davon auszugehen, dass es aufgrund des Vorhabens (gemeint erkennbar: dessen Verwirklichung) messbare Änderungen des städtischen Wärmeinseleffekts für Wien geben werde. Die Maßnahmen, die durch die begleitende städtebauliche Landschaftsgestaltung vorgesehen seien, seien jedenfalls positiv zu bewerten. Weitere Maßnahmen müssten aus Sicht der SV5 durch das Vorhaben daher auch nicht getroffen werden (vgl. dazu VHS5, S. 9, sowie Beilage ./6 zur VHS5), insgesamt sei aufgrund der linienhaften und räumlich begrenzten Einwirkungen nicht davon auszugehen, dass es zu relevanten negativen Auswirkungen auf das Mikroklima komme (vgl. in Beilage ./6 zur VHS5).

Auf Nachfrage des Vorsitzenden führte die Sachverständige zudem nochmals in – insb. bei dem vom erkennenden Senat gewonnenem persönlichen Eindruck – schlüssig und nachvollziehbar zu erkennender Weise, und insb. auch klar verständlich, zur Unterscheidung der Auswirkungen im mikro- und mesoklimatischen Bereich einer Vorhabensverwirklichung betreffend ein Vorhaben wie das gegenständliche aus (vgl. VHS5, S. 10 f). Die SV5 bestätigte in der mV5 auch neuerlich, dass die PW eine „quantitative Auswertung“ über die Kaltluftsimulation vorgenommen habe. Dies sei wichtig, um das Mesoklima für Bereiche der Stadt Wien, die nicht direkt im Vorhabensgebiet liegen, zu betrachten. Die von der PW vorgenommene qualitative Beurteilung, die sich für das Mikroklima ergebe, würde dem Stand der Technik entsprechen (VHS5, S. 11).

Die SV5 legte außerdem in der Erörterung des SV-Gutachtens 1 in der mV4 insbesondere auch die Funktionsweise bzw. Anwendung der Modelle „KLAM 21“ und der Datenbank „CORINE Land Cover Code” in schlüssiger und nachvollziehbarer Weise dar (vgl. VHS4, S. 93). Auf die Frage des Vorsitzenden, ob man basierend auf den von ihr als fachgerecht herangezogen beurteilten Modellen angeben könne, ab wann sich Änderungen des Sachverhalts, etwa mehr Grünraumvegetation oder eine nicht auf den Quadratmeter genau angegebene Versiegelung, wesentlich auf die Eingangsdaten auswirken würden, legte die SV4 zunächst – wobei schon dies für den erkennenden Senat entsprechend klar und nachvollziehbar war – dar, dass

Änderungen in den unterschiedlichen Szenarien etwa in das Modell „KLAM 21“ eingebracht werden können wie dies auch hinsichtlich des Vergleichs des Ist-Zustands mit dem geplanten Vorhaben erfolgt sei. Nicht geeignet sei dieses Modell aber etwa dafür bzw. sei es dafür auch schlicht nicht vorgesehen, dass man „einzelne Bäume“ einfüge oder herausnehme. Durch kleinteilige Änderungen oder Informationen könne sich im genannten Modell keine Stabilität bilden, die Ergebnisse seien nicht mehr robust und die Unsicherheit in den Aussagen würde größer (vgl. VHS4, S. 96 f).

Hinsichtlich der Fragen der bP2 und der bP3 in der mV5 zum verwendeten Kaltluftmodell und den verwendeten Parametern verwies die SV5 auf ihre bisherigen dazu getätigten Erläuterungen. Sie führte in Replik auf diese Fragen außerdem aus, dass von ihr, wie im SV-Gutachten 1 auch dargelegt, eine Standortbegehung durchgeführt worden sei. Messungen seien dabei nicht vorgenommen worden, sondern habe sowohl die PW als auch die Sachverständige die Messdaten der SV5 in der Stadt Wien Beschreibung des klimatischen Ist-Zustandes herangezogen (vgl. VHS5, S. 17; zur durchgeführten Standortbegehung auch die Ausführungen im SV-Gutachten 1, S. 62).

Bei Erörterung des SV-Gutachtens 1 brachte die bP4 außerdem zum Messpunkt 17 in der Versorgungsheimstraße 1 vor, dass dieser Punkt, den Aussagen des SV4 folgend ausgewählt worden sei, weil dort die stärkste Veränderung in der Luft eintrete, sich dieser Punkt jedoch 150–200 m von der Bahntrasse entfernt befinde. Für sie sei es daher nicht nachvollziehbar, dass dies im Modell nicht abgebildet werde. Die SV5 führte dazu aus, dass der von der bP4 genannte Messpunkt im Modellgebiet, das 15 x 15 km groß sei, jedenfalls enthalten sei. Im Modell „KLAM 21“ würden jedoch ausschließlich Parameter simuliert, welche mit der Kaltluftbildung und Kaltluftverlagerung zusammenhingen. Eine Umwandlung von CO2 durch Pflanzen beinhalte das Modell sohin gerade nicht, weil dies auch nicht sein Zweck sei. Erwähnenswert sei dabei, so die Sachverständige weiter, dass das Modell keine absoluten Temperaturen produziere, sondern relative (vgl. VHS4, S. 99).

Darüber hinaus konnte die Sachverständige auch in schlüssiger und nachvollziehbarer Weise in Bezug auf die Äußerung der bP4 klarstellen, dass die Dimension des Mikroklimas mit rund 1 km definiert sei. Dies bedeute nicht, dass Maßnahmen rund um das Vorhaben auf 1 km Entfernung vorhanden seien (vgl. dazu VHS5, S. 23).

Auf Frage der bP6 sowie die weiterführende Frage der bP4, ob die Sachverständige die Datenbank „CORINE Land Cover Code“ verwendet habe bzw. ob eigene Analysen verwendet worden seien, führte diese nachvollziehbar aus, dass sie selbst keine Kaltluftsimulationen für das gegenständliche Vorhaben vorgenommen habe, sondern diese Unterlagen von der PW

vorgelegt worden seien. Es sei ihre Aufgabe gewesen, die von der PW zur Verfügung gestellten Unterlagen hinsichtlich Ergebnisse, Plausibilität und Stand der Technik zu überprüfen und zu beurteilen, ob sie sich den Schlüssen, welche die PW aus diesen gezogen habe, aus fachlicher Sicht, basierend auf den Unterlagen, Leitfäden, Richtlinien und Fachliteratur anschließen könne. Allenfalls erforderliche Ergänzungen durch die Sachverständige selbst seien im Gutachten angeführt worden (vgl. VHS4, S. 100).

Auch die Frage der bP6 betreffend die Beurteilung der Auswirkungen konnte die Sachverständige schlüssig und nachvollziehbar beantworten und legte dabei insbesondere dar, dass die PW im Modell zum einen den Ist-Zustand und zum anderen das Projekt in der Betriebsphase abgebildet habe. Die entsprechenden Bauten wie etwa Gebäude und Lärmschutzwände seien beinhaltet. Auch seien die verschiedenen Projektbereiche hinsichtlich mikro- und lokalklimatischer Auswirkungen in Gutachten der Sachverständigen beschrieben (vgl. VHS4, S. 101).

Auch zur Wichtigkeit des Baumbestands für das Schutzgut „Klima“ – also für das Bewertungsergebnis – führte die SV5 nach entsprechendem Vorbringen der bP6 aus, dass Bäume insbesondere dem Effekt der städtischen Wärmeinsel entgegenwirken und daher auch als Begleitmaßnahmen zu begrüßen und befürworten und daher bei der Beurteilung des Vorhabens zu berücksichtigen seien (vgl. VHS4, S. 102). Auf die von der bP4 geäußerte Frage zu einer im Ist-Bestand vorhandenen Pappelreihe, welche möglicherweise entfernt werden solle und den diesbezüglichen Einwurf der PW, dass ein neues Bauwerk mit Lärmschutzwand wenige Meter entfernt von dieser allenfalls zu entfernenden Pappelreihe errichtet werde, und dieses dann wiederum eine Barriere wie eben die Pappelreihe bilde, legte die SV5 dar, dass Bäume natürlich einen Effekt hätten, wenn sie entsprechend dimensioniert seien, also insbesondere in Vegetationsperioden, wo diese belaubt seien. Jedoch sei eine Pappelreihe naturgemäß nicht so dicht wie ein solides Bauwerk (vgl. VHS5, S. 22). Weiter führte die SV5 zur „Klimawirksamkeit“ aus, dass diese natürlich vom Alter der Bestandsbäume abhänge, ebenso vom Alter der gepflanzten Bäume. Es würden aber etwa auch Wärmeinseln und Klimawandel mit Trockenperioden und extremer Hitze nicht durch die bereits bestehenden Bäume verhindert (vgl. VHS5, S. 34). Aus mikroklimatischer Sicht sei die von der PW vorgeschlagene Maßnahme von zusätzlichen Baumpflanzungen jedenfalls als positiv zu bewerten (vgl. VHS5, S. 35 f). Im technischen Bericht der PW seien – weil dies insbesondere auch von der bP4 thematisiert worden sei – auch Maßnahmen zu Sträuchern beschrieben. Zudem wies die Sachverständige in diesem Zusammenhang auch auf die lange Verweildauer von CO_2 in der Atmosphäre hin (vgl. VHS5, S. 38). Nicht zuletzt legte die Sachverständige auch schlüssig und nachvollziehbar dar, dass bei der Behauptung, dass eine geringere Versiegelung für das

Mikroklima wegen der Verdunstung besser sei, auch immer zu berücksichtigen sei, ob der vorhandene Boden überhaupt verdunsten könne, da nicht alle Böden gleich zu bewerten seien. Sie verwies dabei jedoch auf die Ausführungen des Sachverständigen für Wasser und gegebenenfalls auch jene des Sachverständigen für Boden (vgl. VHS5, S. 39 f).

Hinsichtlich der von der bP6 in ihrer Stellungnahme vom 10.12.2023 gestellten Forderung, das BVwG möge von der Stadt Wien bzw. den zuständigen Magistratsabteilungen die Herausgabe der bisher zurückgehaltenen Planungshinweiskarte fordern, weil diese Aufschlüsse über die Bedeutung des Vorhabens für das Stadtklima geben könne, diese Karte außerdem Teil der umfassenden Stadtklimaanalyse sei und konkrete Handlungsempfehlungen beinhalte (vgl. OZ 79, S. 2), verwies die Sachverständige zunächst ebenfalls auf die von ihr von der PW geforderten Verbesserungen der Unterlagen zum Schutzgut Klima. Weiters führte sie in ihrem Gutachten aus, dass eine Planungshinweiskarte für die Bewertung des gegenständlichen Vorhabens aus fachlicher Sicht nicht notwendig sei und die vorgelegten Unterlagen unter Einbeziehung der vervollständigten und verbesserten Unterlagen dem Stand der Technik und der gängigen Praxis entsprechen würden (vgl. SV-Gutachten 1, S. 79).

Auf entsprechende Frage der bP11 führte die Sachverständige auch noch schlüssig und nachvollziehbar zur Kaltluftentwicklung aus und, dass die PW ihrer in diesem Zusammenhang erteilten Verbesserungsforderung auch nachgekommen sei, indem sie in den verbesserten und ergänzten Unterlagen auch eine Simulation über acht Stunden – dies entspreche etwa einer Sommernacht – inkludiert habe. Dies führe wie von der bP11 angesprochen, zu einer Verzögerung im Lee des Kaltluftflusses. Zur ebenfalls von der bP11 angesprochenen Verdunstung der alten Bäume wies die Sachverständige, neben den bereits von ihr getätigten Ausführungen zur Datenbank „CORINE Land Cover Code", welche gerade nicht einzelne Bäume abbilde, auch insbesondere noch darauf hin, dass Bäume nicht die einzigen Faktoren seien, die auf das Mikroklima einwirken würden, sondern auch Errichtung/Entfernung von Bauwerken, Änderungen in der Oberflächenbeschaffenheit und Oberflächenmaterialien relevant seien (vgl. VHS5, S. 12 f und Beilage ./6 zur VHS5).

Die bP4 wandte im Rahmen der mV8 ein, dass aus ihrer Sicht eine gutachterliche Stellungnahme für das Schutzgut Klima nicht möglich sei, wenn die genaue Anzahl der zu fällenden Bäume und wo die als Ersatzmaßnahme vorgesehene Neupflanzung von Bäumen stattfinden werde, nicht klar festgelegt sei. Dem trat die SV5 in jedenfalls vollkommen klarer, schlüssiger und nachvollziehbarer Weise entgegen, indem sie zum einen auf ihre Ausführungen im Juli 2024 zur Wirkung von Grünraum auf das Mikroklima und, dass eben nicht jeder Pflanze ein für den Menschen relevanter Effekt auf das Mikroklima beigemessen werden

könne, sowie, dass die landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen im Bereich des gesamten Vorhabensgebiets weitere Pflanzungen vorsehen würden, hinwies. Darüber hinaus führte sie in ebenso plausibler und schlüssiger Weise und unter Verweis auf den UVE-Leitfaden und den dort dargestellten Untersuchungsrahmen für das Schutzgut Klima aus, dass die Auswirkungen durch Dämme, insbesondere hinsichtlich Kaltflussbildung bereits im Gutachten, den ergänzenden Einreichungen der PW sowie den mündlichen Verhandlungen vor dem erkennenden Gericht im Juli 2024 erörtert worden seien und diese weiterhin so gegeben seien (vgl. zu alldem VHS8, S. 136 f und 140 f). Auch die PW wies in diesem Zusammenhang – aus Sicht des erkennenden Senats zu Recht – darauf hin, dass sich gegenüber der bereits im Juli 2024 positiv erstatteten gutachterlichen Stellungnahme der SV5 die Ersatzpflanzungen und landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen – also durch Vorhabensänderungen im Verfahren vor dem BVwG (die Änderungen jeweils oben unter II.1.3.) – deutlich erhöht hätten (gemeint also: eine noch bessere Wirkung hätten). Darüber hinaus würde die Sensibilität im Untersuchungsraum anhand seiner topografischen Strukturen beurteilt. Im Projekt sei der Untersuchungsraum hauptsächlich geprägt durch bebaute Flächen, durch Siedlung und Infrastruktur. Bereits im Ist-Zustand könne dieser Anteil als hoch beurteilt werden. Die zusätzliche Flächeninanspruchnahme durch das gegenständliche Projekt ziehe kleinräumig – also im mikroklimatischen Maßstab – in unmittelbarer Umgebung Änderungen der Temperatur und Feuchteverhältnisse nach sich. Durch die landschaftspflegerische Begleitplanung, welche Grünflächen und Baumpflanzungen ausweise, werde diese Eingriffsintensität abgeschwächt. Für eine fachgerechte Beurteilung der Hitzetage komme es nicht auf den einzelnen Baum an, sondern es sei das Gesamtausmaß der Versiegelung mit dem Anteil an grünen Flächen zu beurteilen. Die landschaftspflegerische Begleitplanung böte den entsprechenden Ausgleich, um die Auswirkungen auf den Fachbereich „Mikroklima“ gering zu halten (vgl. dazu wiederum VHS8, S. 136 ff).

Basierend auf den Ausführungen der SV9 im Rahmen der Gutachtenserörterung vom 27.01.2025 und 28.01.2025 sowie den aus diesem Fachbereich geforderten Ersatzpflanzungen ergebe sich ebenfalls hinsichtlich der Aussagen bezogen auf das Mikroklima keine geänderte Bewertung zum Gutachten von Mai 2024 und den Aussagen der Sachverständigen vom 09.07.2024 und 10.07.2024. Es würden nunmehr 103 Bäume im Vorhabensgebiet erhalten, was hinsichtlich des Immissionsminimierungsgebots positiv zu bewerten sei. Jedoch würden rezente Studien zeigen, dass kompakte Parkanlagen für die lokale Kühlwirkung förderlicher seien als unregelmäßige oder bandförmige Parkanlagen wie im gegenständlichen Fall (vgl. VHS8, S. 135).

Bezugnehmend auf die Stellungnahme der bP4 von Jänner 2025 legte die SV5 verweisend auf ihr erstattetes Gutachten sowie eine ergänzende Auskunft der PW von April 2024 hinsichtlich des zeitlichen Untersuchungsrahmens sowie die Aussage über künftige Klimaszenarien plausibel dar, dass sie sich aus fachlicher Sicht der Einwendung, dass auf Hitzetage bzw. heiße Tage nicht eingegangen worden sei, nicht anschließe (vgl. VHS8, S. 133 f).

Abschließend hielt die SV5 nochmals explizit fest, dass aus fachlicher Sicht jedenfalls ausreichend Unterlagen und Beurteilungsgrundlagen für die Auswirkungen auf das Mikroklima vorliegen würden. Der UVE-Leitfaden fordere keine expliziten Aussagen zu „heißen Tagen“ mit einem Lufttemperaturmaximum von 30°C. Die von der PW für das Vorhaben vorgelegten Maßnahmen zur Verbesserung des Mikroklimas, etwa das Schwammstadtprinzip bei weiteren Haltestellen und die landschaftsplanerischen Begleitmaßnahmen, welche den Grünraum betreffen, seien geeignete Maßnahmen (vgl. VHS8, S. 141).

Soweit die bP8 im Rahmen der mündlichen Verhandlung nochmals Nachfragen zur Berücksichtigung der Smart-Klima-City-Strategie in den Unterlagen der PW stellte und, ob auch die baulichen Maßnahmen im Bereich der Hietzinger Hauptstraße von der PW in den Kaltluftsimulationen berücksichtigt worden seien, bestätigte die SV5 neuerlich, dass dies der Fall sei und sie die von der PW vorgelegten Unterlagen für „schlüssig“ angesehen habe (vgl. VHS4, S. 105 und 107). Die Sachverständige verwies auch bereits SV-Gutachten 1 auf die „Smart City Wien Rahmenstrategie (SCWR) 2019–2050“ hin und hielt diesbezüglich fest, dass als Leitziel die Senkung der lokalen Treibhausgasemissionen pro Kopf um 50 % bis 2030 und um 85 % bis 2050 gegenüber dem Basisjahr 2005 definiert und mit dem Klimafahrplan die Klimaneutralität der Stadt bis 2040 zum Ziel erklärt worden sei (vgl. dazu SV-Gutachten 1, S. 68).

In der mV8 legte die SV5 in schlüssiger und nachvollziehbarer Weise dar, dass die Schlussfolgerungen in der Untersuchung „Carbon Footprint (GWP, CO2eq, Treibhausgase) – Attraktivierung der Verbindungsbahn“, dass der Nullfall eine fast achtmal höhere Klimaänderung zur Folge habe als der Planfall anhand der dargestellten direkten und indirekten Treibhausgasemissionen nachvollziehbar und plausibel seien. Auch sei diese Studie hinsichtlich ihrer Quellen, Methodik und den Schlussfolgerungen fachlich nachvollziehbar und plausibel (vgl. VHS8, S. 133).

In der mV8 führte die SV5 auch aus, dass es basierend auf den Ausführungen der Sachverständigen für Verkehr am 22.01.2025 und 23.01.2025 und der darauf basierenden aktualisierten Ausführungen des Sachverständigen für das Schutzgut Luft am 22.01.2025 und 23.01.2025 und der nicht geänderten Bewertungen für diese Fachbereiche hinsichtlich der

THG-Emissionen in Bezug auf das Schutzgut Klima (Makroklima) zu keiner geänderten Bewertung zu dem von ihr erstatteten Gutachten von Mai 2024 und zu den mündlichen Ausführungen für das Schutzgut Klima (Makroklima) in der Verhandlung vom 09.07.2024 komme. Die Ausführungen im Gutachten Klima blieben somit aufrecht (vgl. VHS8, S. 84).

Basierend auf den Ausführungen der SV12 und den Ausführungen des SV8 in der Gutachtenserörterung in der mV8 sowie deren (jeweiligen) Bewertungen ergebe sich hinsichtlich der Aussagen betreffend das Mikroklima keine geänderte Bewertung zum Gutachten von Mai 2024 und den von ihr in der mV4 und der mV5 getätigten Ausführungen. Allenfalls würden sich geringfügig positive Effekte auf das Mikroklima durch die Erweiterung des „Schwammstadtprinzips“ ergeben (vgl. VHS8, S. 134).

3.2.4. Ebenso in der mV8 legte die SV5 – in jedenfalls schlüssiger und nachvollziehbarer und auch klarer Art und Weise aus – bezogen auf die Gesamtbeurteilung auf das Schutzgut Klima wie auch auf das Gebot der Immissionsminimierung dar, dass es zu keinen Änderungen käme (vgl. VHS8, S. 84 und 135).

3.2.5. Festzuhalten ist auch, dass sich der erkennende Senat angesichts der – nicht sachkundig erstatteten bzw. gestellten – Äußerungen oder Fragen beschwerdeführender Parteien in der mV8 (sh. VHS8, S. 135 bis 142) aber auch der gegebenen Antworten der SV5, welche betreffend die Erhebungsmethodik betreffend das Mikroklima auf den UVE-Leitfaden wie auch sonstige wissenschaftliche Fachgrundlagen verwies, nicht veranlasst sah, weitere Ermittlungstätigkeiten zu setzen oder die bis dahin vorliegenden, auch sachverständigen, Ermittlungsergebnisse für unschlüssig oder nicht nachvollziehbar zu befinden.

3.2.6. Vor dem Hintergrund des zuvor Dargelegten, insb. auch dem bei der Aufnahme des Sachverständigenbeweises betreffend den iZm dem Schutzgut „Klima“ zu ermittelnden und festzustellenden Sachverhalts gewonnen persönlichen Eindrucks, va. auch die Art und Weise wie die SV5 auf sachverhaltsbezogene Vorbringen der Parteien bei der Sachverhaltsklärung einging, kam der erkennende Senat zum Schluss, dass die nun unter II.3.2. ersichtlichen Feststellungen zu den Erhebungsgrundlagen, den Auswirkungen auf das Schutzgut als solches wie auch betreffend die Frage, ob es zur entsprechenden Minderung der Immissionen kommt, zu treffen waren.

Jedenfalls wurde im Ergebnis von Parteien – wobei zu beachten war, dass der Rahmen für eine Sachverhaltsbestreitung spätestens innerhalb der nach § 40 Abs. 5 dritter Satz UVP-G 2000 gesetzten Frist zur Konkretisierung der gegen den Bescheid 1 erhobenen Beschwerden durch entsprechendes Vorbringen bzw. entsprechende Beweisanbote oder -anträge zu setzen

war – in den Ermittlungsergebnissen keine nicht geklärten Unklarheiten, Unschlüssigkeiten, überhaupt eine mangelhafte Nachvollziehbarkeit aufgezeigt noch waren diese Ergebnisse sonst zu beanstanden gewesen.

Zu den iZm den zu den betreffend die Auswirkungen der Vorhabensverwirklichung vorzusehenden Maßnahmen war noch zu sagen, dass, wie grundsätzlich bereits zuvor erwähnt, die im SV-Gutachten 2 noch enthaltenen Vorschläge für Modifizierungen (Ergänzungen) als iSd der geänderten Maßnahmen (insb. betreffend die landschaftspflegerische Begleitplanung) und der dazu getätigten Äußerungen der SV9 als umgesetzt angesehen werden konnten (vgl. dazu insb. VHS8, S.134 f).

3.3. Zu den Feststellungen zu den Auswirkungen auf das Schutzgut „Mensch(en)“:

In diesem Gutachten hatte sich der SV3 auch in erkennbarer und auch schlüssiger Art und Weise mit den – iSd auch für beschwerdeergänzende Ausführungen betreffend den Bescheid 1 nach § 40 Abs. 5 dritter Satz UVP-G 2000 gesetzten Frist – sachverhaltsbezogenen Vorbringen auseinandergesetzt (SV-Gutachten 2, S. 120).

Die Feststellung, dass der Grenzwert des Schallpegels für die Bauphase aus fachlicher Sicht sinnvoll festgelegt wurde, ergibt sich aus den – dahingehend für den erkennenden Senat schlüssigen, klaren und jedenfalls nachvollziehbaren – Ausführungen des SV2. Dieser führte dabei insb. aus, dass die Bezugnahme auf die in der BStLärmIV vorgesehenen Grenzwerte erfolgt sei, weil das der Verordnung zugrunde liegende Beurteilungsregime aus fachlicher Sicht geeignet sei und deshalb herangezogen werden könne, und verweist hierzu auch auf die Ausführungen in der znBU, Bd. I, S. 77. Gleichzeitig empfahl der SV2 in diesem Zusammenhang eine Umformulierung der Auflagen nach dem Bescheid 1, um den Begriff der BStLärmIV gänzlich zu streichen und die Verständlichkeit der Regelungen (gemeint: insgesamt) zu erhöhen (SV-Gutachten 2, S. 76).

Dass das Grundstück der bP9 dementsprechend von keinen Grenzwertüberschreitungen betroffen ist, ergibt sich aus den schlüssigen Ausführungen des SV3 in Zusammenschau mit den Ausführungen des SV2 in deren Ausführungen im SV-Gutachten 2 sowie weiteren Erörterungen: So führt insb. der SV3 aus, dass es schon aufgrund der geometrischen Ausbreitung von Schall zu einer Minderung um 10 dB komme, als die nächstgelegenen Fassaden zur Verbindungsbahn lediglich eine Entfernung von rund 20 bis 30 m aufweisen, die nächstgelegene Grundgrenze des Grundstücks Bossigasse eine kürzeste Entfernung von 95 m; dies wäre somit 3-mal so groß. Zudem sei durch die Häuser davor eine Abschirmung gegeben, sodass auf der Liegenschaft Bossigasse 29 keinesfalls Immissionen $L_{r,Bau,Tag,W} \leq 67{,}0$ dB auftreten werden (SV-Gutachten 2, S. 123). Die dargestellten Bauschallpegel stellen daher den

schlechtesten vorstellbaren Fall dar – aus Sicht des erkennenden Senats wurde damit sogar ein „worst case“ und nicht bloß die voraussichtlichen Auswirkungen angenommen – und seien zusätzlich mit einem Zuschlag von 5 dB (Anpassungswert) versehen, damit sind auch spezielle Lästigkeiten, die dem Baulärm immanent sind, ausreichend berücksichtigt. Ergänzend führte der SV2 konkret dazu, auch hier aus Sicht des BVwG in vollkommen schlüssiger und nachvollziehbarer Art und Weise aus, dass eine Gesundheitsgefährdung diesbezüglich nicht zu befürchten sei und auch nicht davon auszugehen sei, dass – erhebliche – Belastungen auftreten werden (SV-Gutachten 2, S. 76).

Den Ausführungen im SV-Gutachten 2 traten andere Parteien, insb. die beschwerdeführenden Parteien, jedenfalls nicht sachkundig entgegen.

Nur der Vollständigkeit halber war an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass sich die im gegenständlichen Verfahren zur Rottenwarnung umfangreich erörterten Fragen des Schallschutzes (sh. etwa in der mV7) sich im Ergebnis insofern nicht mehr stellten, als die PW mit Eingabe vom 26.03.2025 (oben II.1.3.111.) die den Bauablauf betreffende Vorhabensbeschreibung so änderte, dass darin nunmehr ausschließlich Sicherungsmaßnahmen gemäß § 26 Abs. 2 Z 1 bis 3 EisbAV vorgesehen sind. Maßnahmen nach § 26 Abs. 3 EisbAV – und somit auch der Einsatz einer Rottenwarnung – kommen nicht mehr zur Anwendung, womit eine diesbezügliche Auseinandersetzung obsolet wurde.

Auch die Aufnahme des Sachverständigenbeweises insb. in der mV7 und in der mV8 (vgl. insb. VHS7, S. 14 ff) veranlasste den erkennenden Senat, va. aufgrund des dabei gewonnenen persönlichen Eindrucks auch zu den Antworten des SV3 auf Fragen wie auch aufgrund von dessen ergänzenden bzw. erläuternden Äußerungen und bei Beachtung des Umstands, dass va. die beschwerdeführenden Parteien Fragen und sachverhaltsbezogenes Vorbringen nicht sachkundig unterlegt stellten bzw. erstatteten, nicht dazu anderslautende oder weitere Feststellungen zu treffen. Dazu war insb. zu erwägen:

Betreffend zukünftige Entwicklungen beim rollenden Material (dh. die Vorgaben nach den „quieter routes“-Regelungen) führte der SV3 – in schlüssiger Art und Weise – aus, dass aufgrund des Verhältnisses von Personenzügen und Güterzügen im Betriebsprogramm eine Reduktion der Gesamtemission der Strecke nicht die von Einwender angegebene Höhe von 10 dB erreichen, sondern sich wahrscheinlich im Bereich von 2 bis 3 dB bewegen werden. Dies bedeute wiederum, dass eine Verringerung der Höhe von Lärmschutzwänden nicht oder nur in Sonderfällen stattfinden wird können, sondern dass Lärmschutzfenster entfallen könnten, weil der Schutz durch die Lärmschutzwände dann auch für höhere Stockwerke gegeben wäre. Zu den Lärmschutzwänden selbst sei festzustellen, dass die Fundierung derselben nahe zu

höhenunabhängig ist und damit keinen Einfluss auf Tiere, Pflanzen und Ähnliches haben werde. Das würde auch immissionsseitig zutreffen (vgl. VHS7, S. 20; sh. auch die spezifische Äußerung des SV3 in OZ 301).

Der SV3 legte auch klar nachvollziehbar dar, dass er aus weiteren Ausführungen der bP6 sich nicht zu einer Abänderung seiner im SV-Gutachten 2 getätigten Ausführungen veranlasst sah (VHS7, S. 22 f). Er konnte auch etwa klar widerlegen, warum, entgegen der Ansicht der bP6, keine Messungen in Innenräumen nach Einbau von Schallschutzfenstern erforderlich wären (vgl. VHS7, S. 15). Auch legte der SV3 klar und für das BVwG nachvollziehbar dar, dass hinsichtlich der Immissionen an schutzwürdigen Objekten festzuhalten sei, dass diese in der UVE vollinhaltlich enthalten sind und damit der Beurteilung durch den SV2 zur Verfügung stehen würden (vgl. VHS7, S. 33). Er klärte auch auf, dass – weil dies im Betriebsprogramm so enthalten wäre (gemeint also: ein solche Nutzung der Eisenbahninfrastruktur zu prognostizieren ist) auch die Emissionen von Güterzügen zu prüfen war (vgl. VHS7, S. 33).

Ebenso wies der SV3 darauf hin, dass alle verwendeten (gemeint: in der UVE) Rechenpunkte dem Stand der Technik und Wissenschaft entsprechen würden; es gebe sie in ausreichender Zahl und signifikant.

In der mV7 wurden auch umfassend jene Maßnahmen – teilweise auch unter Mitwirkung des SV2 – noch einmal erörtert, die als Nebenbestimmungen vorgeschrieben werden sollten (sh. VHS7, S. 23 ff [betreffend va. den Schallschutz] sowie ab S. 39 [betreffend va. den Erschütterungsschutz]; als Ergebnis der Erörterung gemeinsam mit dem SV2 und dem SV3 und den Parteien auch Beilage ./6 zur VHS7). Dabei wurde darauf geachtet, auch aus fachlicher Sicht unbestimmt bleibende Formulierungen zu vermeiden.

In der mV8 legte der SV3 noch nach der Beweisaufnahme betreffend den Wirkfaktor Verkehr (Straße) bzw. entsprechender Sachverhaltsklärung nachvollziehbar dar, was für den erkennenden Senat von wesentlicher Bedeutung war, dass hinsichtlich der Schallimmissionen durch Straßenverkehr festzustellen sei, dass eine Erhöhung der Verkehrszahl um 25 % eine Steigerung der Immission um nicht ganz 1 dB bewirke. Sohin sei eine Prognoseungenauigkeit der Verkehrsprognose um etwa 10 % jedenfalls innerhalb eines Irrelevanzbereichs der Lärmbelastung. Weiters sei jedoch festzustellen, dass die Ermittlung der Lärmbelastung mit der verordneten Höchstgeschwindigkeit im innerstädtischen Verkehr erfolge, diese Geschwindigkeiten aber nicht erreicht würden und somit die Prognosen, die tatsächlichen Immissionen überschätzen würden. Daher sei davon auszugehen, dass die tatsächlichen Immissionen nach Inbetriebnahme trotz der Prognoseunsicherheit in den Verkehrszahlen

niedriger ausfallen werden, als die – gemeint von der PW in der UVE nach dem verwendeten Modell – prognostizierten (vgl. VHS7, S. 23 und 84).

3.3.2. Die unter II.3.3.2.1. festgestellten Tatsachen folgen – als Zusammenfassung auf die wesentlichen konkreten Tatsachen – aus den schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen in der znBU, Bd. 1, S. 129. Diese können als solches als unbestritten geblieben angesehen werden.

Der zu den Auswirkungen der Vorhabensänderung 1 auf den Wirkfaktor Licht bzw. Blendungen unter II.3.3.2.2. festgestellte Sachverhalt beruht im Wesentlichen auf den klaren, schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen des SV1 im SV-Gutachten 1 (sh. SV-Gutachten 1, insb. S. 14 f).

Auch in der mV4 präsentierte der SV1 seine Ermittlungsergebnisse noch einmal in ebensolcher Art und Weise (vgl. VHS4, S. 27 f sowie Beilage ./3 zur VHS4). Gefragt durch den Vorsitzenden zur Immissionsneutralität legte er nochmals dar, dass dies aus der sehr flachen Ausführung der Module folge (im Bahnsteigbereich gebe es nur eine 10° Neigung; im Bereich des Aufnahmegebäudes „Stranzenbergbrücke“ sogar nur eine 3° Neigung). Es sei von keiner Beeinflussung der Nachbarobjekte auszugehen, weil die Objekte relativ weit von der Bahnanlage entfernt wären (der SV1 nannte als Beispiel im Bereich der Haltestelle Hietzinger Hauptstraße einen Abstand von rd. 23 bzw. 25 m zu Bahnsteigdachkante; wobei dies von ihm als „Worst Case“ angenommen worden sei).

Auch die Ausführungen von Parteien – die durchgängig als nicht als auf gleicher fachlicher Ebene erstattet oder zumindest nicht sachkundig / privatsachverständig unterlegt anzusehen waren – zu den Ermittlungsergebnissen des SV1 vermochten, weil damit aus Sicht des erkennenden Senats insb. keine Unklarheit, Unschlüssigkeit oder mangelnde Nachvollziehbarkeit der sachverständigen Ausführungen aufgezeigt wurde, zu keinen anderslautenden oder weiteren Feststellungen führen:

Dies gilt einerseits nicht aufgrund der – nicht konkret sachverständige Ermittlungsergebnisse betreffenden bzw. bestreitenden – Fragen der bP6 (oben II.1.3.40.). Ebenso folgte kein Bedarf an anderslautenden oder sonstigen Feststellungen zum Sachverhalt – nach insb. durch den erkennenden Senat gewonnenem persönlichen Eindruck von den Ausführungen des SV1 – nach der Sachverhaltsklärung bzw. Aufnahme des SV-Gutachten 1 in der mV4: So bezogen sich die Ausführungen der bP4 im Prinzip nur auf sonstige mögliche Blendungen aus dem Vorhaben (was jedoch nicht in der Beschwerde der bP4 oder fristgerecht beschwerdeergänzend gegen den Bescheid 1 geltend gemacht wurde).

Der unter II.3.3.2.2. festgestellte Sachverhalt folgt – klar, schlüssig und nachvollziehbar – aus dem SV-Gutachten 1 (vgl. SV-Gutachten 1, S. 14 f) sowie, in ebensolcher Art und Weise, der weiteren Klärung in der mV4 (vgl. VHS4, S. 33 f und 36 f sowie Beilage ./4 zur VHS4).

3.3.3. Die Feststellungen unter II.3.3.3. folgen aus den von der PW iZm der Vorhabensänderung 1 vorgelegten Unterlagen (oben II.1.3.34.). Aufgrund der idZ getätigten – und weder sachverständig unterlegt noch hinsichtlich einer möglichen Änderung der Immissionssituation näher substantiierten – Ausführungen von Parteien (insb. oben II.1.3.25.; II.1.3.26.), wie insb. auch der Äußerungen wie auch Gegenäußerungen der PW (insb. oben II.1.3.30.), sah sich das BVwG nicht veranlasst, weitergehende, va. durch Sachverständigenbeweis, Ermittlungsschritte zu setzen.

3.3.4. Die Feststellung zu den Auswirkungen auf den menschlichen Organismus und das menschliche Wohlbefinden sowie die nunmehr im Spruch (sh. Spruchpunkt I.A)1.4. [insb. 1.4.2.] dieses Erkenntnisses) formulierten Auflagen (Nebenbestimmungen) betreffend Lärm und Erschütterungen unter II.3.3.4. stellen das konsolidierte Ergebnis der durchgeführten Beweisaufnahme dar und ergeben sich aus den Ausführungen zur Schall- und Erschütterungstechnik sowie zur Humanmedizin im SV Gutachten 2 (OZ 195, S. 60ff und 113 ff) (und darüber hinaus aus den von der PW vorgelegten und von den vom BVwG geprüften Inhalten der UVE) sowie den ergänzenden bzw. erläuternden Ausführungen der herangezogenen Sachverständigen wie auch deren Beantwortung von Fragen in der mündlichen Verhandlung (insb. in der mV7 und mV8). Konkret ergeben sich die nunmehrigen im Spruch formulierten Änderungen der Nebenbestimmungen aus den Ausführungen des SV2 und SV3 in OZ 195, S. 136 ff. und S. 66 sowie aus den im Zuge der mündlichen Verhandlung gemeinsam vorgetragenen Ergänzungen des SV2 und SV3 wie sie schließlich in der am Ende der Beweisaufnahme festgehaltenen Beilage ./21 zur mV8 dokumentiert wurden.

Das SV-Gutachten 2 sowie die ergänzenden Ausführungen der Sachverständigen im übrigen Verfahren wurden unter umfassender Berücksichtigung der jeweiligen sachverhaltsbezogenen Einwendungen der beschwerdeführenden Parteien, jedenfalls solcher, die angesichts der gemäß § 40 Abs. 5 dritter Satz UVP-G 2000 hinsichtlich der Konkretisierung der Beschwerden rechtzeitig erstattet worden waren, und erwiesen sich als schlüssig, nachvollziehbar und für das erkennende Gericht klar und überzeugend. Aufgrund der konkreten Auseinandersetzung mit den erwähnten Einwendungen durch die SV2 und SV3 (sh. dazu insb. SV-Gutachten 2, S. 68 und 120) schlugen diese, wo es ihnen erforderlich erschien, Vorschläge für Anpassungen der bereits vorgesehenen Maßnahmen oder für zusätzliche Maßnahmen (insbesondere im Bereich des Lärmschutzes aufgrund des Straßenverkehrslärms und Sicherstellung eines guten

Erschütterungsschutzes) vor (SV-Gutachten 2, S. 136 ff. und S. 66). Gleichzeitig konnte dem von den Parteien, insb. den beschwerdeführenden Parteien nicht substantiiert, und auch nicht sachkundig (bzw. mit entsprechendem Privatsachverstand unterlegt), entgegengetreten werden; auch eine Unschlüssigkeit, eine Unklarheit oder eine sonstige mangelhafte Nachvollziehbarkeit oder ein sonst zu beanstandender Umstand wurde für den erkennenden Senat, wobei für diesen auch der gewonnene persönliche Eindruck von wesentlicher Bedeutung war, nicht aufgezeigt. Der SV2 hielt auch in der mV7 fest, dass keine Schallpegelwerte festzustellen seien, die als gesundheitsgefährdend oder erheblich belästigend zu beurteilten wären (vgl. dazu VHS7, S. 55). Ebenso sei im Nullfallplanfall wie auch im Prognosefall ein Aufenthalt von Menschen jederzeit möglich. Eine Belästigung im Freiraum sei mit den Anforderungen an Belästigungen im Innenraum zu vergleichen, auch diesbezüglich sind im konkreten Fall keine maßgeblichen Änderungen festzustellen und war jedenfalls von keinen erheblichen Belästigungen aus fachlicher Sicht auszugehen (vgl. VHS7, S. 56).

Auch in der mV8 führte der SV2 nochmals, nach umfassender Einbeziehung sämtlicher Vorbringen und Bedenken in der mündlichen Verhandlung, aus, dass er weiterhin „von der Umweltverträglichkeit“ des gegenständlichen Projekts ausgehe. Zum Verkehrslärm hält er fest, dass seine zusätzlich vorgeschlagene Auflage bei der Umsetzung sicherstelle, dass keine erheblichen Belästigungen auftreten werden (vgl. VHS8, S. 91).

Betreffend die Einwendungen der bP2 und bP3 in ihrer Beschwerde führte der SV2 nachvollziehbar aus, dass Anordnung einer Erschütterungsüberwachung gerade der Kontrolle der Grenzwerteinhaltung dient und als präventive sowie verifizierende Maßnahme ausgestaltet ist. Der Erschütterungsschutz werde anhand der Auflagen sichergestellt (VHS7, S. 41 ff). Die Überwachung stellt somit kein Indiz für eine zu erwartende Überschreitung dar.

Entgegen den Einwendungen der bP4 wurde auch nicht bloß auf die Einhaltung der Grenzwerte der SchIV abgestellt, sondern der Einfluss von Schallimmissionen auf die menschliche Gesundheit und das Belästigungspotenzial umfassend fachlich beurteilt. Der SV2 hat ausdrücklich klargestellt, dass die Grenzwerte der SchIV Mindeststandards darstellen und im Anlassfall (dies Übereinstimmung mit der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs) eine weitergehende Prüfung erforderlich wäre, sofern außergewöhnlich niedrige Vorbelastungen oder erhebliche Pegelzunahmen vorliegen. Da im Untersuchungsgebiet jedoch keine derart niedrigen Umgebungsgeräuschpegel festgestellt wurden, die eine zusätzliche Begrenzung von Schallpegelspitzen oder weitergehende Schutzmaßnahmen erfordern würden, bestand kein Anlass für weitergehende Auflagen. Die vom Verwaltungsgerichtshof geforderte Auseinandersetzung mit Schallpegelspitzen ist somit

erfolgt; sie führt im konkreten Fall jedoch nicht zu einem strengeren Beurteilungsmaßstab, weil die maßgeblichen fachlichen Voraussetzungen dafür nicht gegeben sind (vgl. SV-Gutachten 2, S. 71 sowie znBU, Bd 1, S. 124 ff).

Hinsichtlich der Einwendung der bP8 betreffend der Behinderteneinrichtung auf der Liegenschaft Feldmühlgasse 11, 1130 Wien, führte der SV2 richtig und auch klar und schlüssig aus, dass seiner Beurteilung die im Verwaltungsverfahren maßgebliche Durchschnittsbetrachtung zugrunde liege, und kommt ungeachtet dessen dennoch zum Ergebnis, dass auch bezogen auf den konkreten Fall der dort untergebrachten Personen unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen weder erhebliche Belästigungen noch Gesundheitsgefährdungen zu erwarten sind. Zu allfälligen Körperschallübertragungen auf das Wohngebiet hält der SV2 fest, dass guter Erschütterungsschutz gefordert wird und daher keinesfalls starke Körperschallentwicklung durch den Bahnbetrieb zu erwarten sind (OZ 195, S. 72).

3.3.2. Der zu den Auswirkungen der Vorhabensverwirklichung auf den menschlichen Organismus und das menschliche Wohlbefinden bzw. das Schutzgut Mensch als solches insgesamt sowie zu den Maßnahmen (Immissionsminderung wie auch Erforderlichkeit weiterer Maßnahmen) festgestellte Sachverhalt folgt im Wesentlichen der für das erkennende Gericht klaren, schlüssigen, nachvollziehbaren und auch sonst hinsichtlich eines Sachverständigenbeweises nicht zu beanstandenden Befundung und den Schlussfolgerungen des SV2 im SV-Gutachten 2 (sh. SV-Gutachten 2, S. 48 ff) sowie den verwiesenen, ebenso eine solche Qualität aufweisenden, Darlegungen in der znBU, Bd. 1 (insb. ab S. 119). Er setzte sich dabei umfassend mit den – nicht sachkundig erstattetem sachverhaltsbezogenen Vorbringen in den Beschwerden wie auch innerhalb der gegen den Bescheid 1 nach § 40 Abs. 5 dritter Satz gesetzten Frist von beschwerdeführenden Parteien erstatteten beschwerdekonkretisierenden Ausführungen – umfangreich auseinander (SV-Gutachten 2, S. 68 bis 80). Bei dieser klaren und schlüssigen Auseinandersetzung setzte sich der SV2 insb. auch mit den aktuellen Air Quality Guidelines der WHO sowie genannten wissenschaftlichen Studien auseinander. Insgesamt kam der SV2 erkennbar nachvollziehbar zum Schluss, dass – wenngleich er eine Maßnahmenmodifikation iZm dem Schallschutz vorschlug – seine Schlussfolgerungen in der znBU (als in Bd. I, S. 76 ff sowie 343 f sowie auch 366) aufrecht zu erhalten seien (vgl. SV-Gutachten 2, S. 68). Auch die zu den erwähnten Ermittlungsergebnissen erstatteten Vorbringen, soweit noch angesichts des innerprozessualen Neuerungsverbots überhaupt von Relevanz, wie auch zu der Aufnahme des Sachverständigenbeweises in der mV7 und der mV8, insb. aufgrund des dort gewonnen persönlichen Eindrucks bei ergänzenden oder erläuternden Äußerungen wie auch den Antworten auf gestellte Fragen, veranlassten das BVwG nicht dazu

anderslautende oder ergänzende Feststellungen zu treffen; ebenfalls veranlassten sie nicht zu ergänzenden Ermittlungsschritten. Überhaupt wurden von den beschwerdeführenden Parteien keine substantiierten, auch nicht auf fachlicher Ebene gleichwertigen, Einwendungen erstattet, die geeignet gewesen wären, die fachlichen Schlussfolgerungen des Sachverständigen inhaltlich zu entkräften oder deren Schlüssigkeit in Zweifel zu ziehen.

Dabei war insb. Folgendes zu berücksichtigen:

Betreffend die Auswirkungen des Vorhabens auf den menschlichen Organismus und das menschliche Wohlbefinden durch den Wirkfaktor Luftschadstoffe legte der SV2 va. dar, dass die maximal zulässige Zusatzbelastung von Stockstoffdioxid sowohl in der Bauphase als auch in der Betriebsphase eingehalten wird, die vom ggst. Vorhaben ausgehende Stickstoffdioxid – Zusatzbelastung somit als nicht gesundheitsgefährdend zu beurteilen wäre, eine epidemiologische Auffälligkeit iS einer Nachweisbarkeit von Erkrankungsfällen sei bei Zusatzbelastungen in dieser Größe nicht zu erwarten. Der höchste ausgewiesene Halbstundenmittelwert für Stickstoffdioxid liegt mit 168 µg/m³ unter dem Grenzwert von 200 µg/m³. Damit sind sowohl der Grenzwert gemäß IG-L als auch der Richt- bzw. Zielwert gemäß WHO unterschritten und es sind keine Gefahren für die Gesundheit der Wohnanrainer zu befürchten. Für Kohlenmonoxid werden keine Zusatzbelastungen angegeben. Die ausgewiesene Gesamtbelastung von 1,5 mg/m³ (IP 10 und 11) bewegt sich jedenfalls in einer Größenordnung die als nicht gefährlich für die Gesundheit von Menschen angesehen werden kann (SV-Gutachten 2, S. 64 f).

Hinsichtlich des Feinstaubs betreffend die Bauphase führte der SV2 insb. aus, dass der Staubniederschlag unter dem Grenzwert liegt und aufgrund der vorübergehenden Einwirkung der erhöhten Feinstaubbelastung und der Tatsache, dass es sich überwiegend um mineralischen, also inerten Feinstaub handelt, aus medizinischer Sicht keine Gefahr für Gesundheit der Anrainer zu befürchten ist. Maßnahmen zur Staubreduktion sind vorgesehen und sichtbare Belastungen durch Grobstaub werden so weit reduziert, dass keine erheblichen und damit als unzumutbar anzusehenden Belästigungen zu erwarten sind. Auch betreffend Betriebsphase stellt der SV2 fest, dass die in den Immissionsprognosen errechneten Zusatzbelastungen jeweils nicht als gesundheitsgefährdend zu beurteilen sind. Aus medizinischer Sicht sei daher mit – auch – an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass die Gesamtbelastung (die Summe aus Vorbelastung und Zusatzbelastung) keine anderen Auswirkungen auf die Gesundheit der Anrainer zeigt als die Vorbelastung allein (SV-Gutachten 2, S. 64 f).

Die Einwendung der bP2 und bP3, wonach eine gleichzeitige Belastung durch Feinstaub und Stickstoffdioxid zwingend eine relevante Gesundheitsgefährdung bewirke und vom Sachverständigen unzureichend behandelt worden sei, erweist sich als unbegründet. Der SV2 hat fachlich nachvollziehbar ausgeführt, dass nach dem derzeitigen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse nicht mit überadditiven Wirkungen mehrerer Luftschadstoffe zu rechnen ist und es daher zulässig ist, die einzelnen Schadstoffe unabhängig voneinander zu beurteilen (SV-Gutachten 2, S. 69).

3.3.3. Betreffend die Auswirkungen auf den menschlichen Organismus und das menschliche Wohlbefinden hinsichtlich der Photovoltaik – also Auswirkungen durch den Wirkfaktor Licht und Blendungen – führte der SV2 aus, dass er nach Ausführungen des SV1 als zusätzliche Kontrollmaßnahme Folgendes vorschlägt: „Im Rahmen der Ausführungsdetailplanung der PV-Anlagen auf Bahnanlagen ist eine Blendbeurteilung gemäß Norm (OVE Richtlinie R 11-3) bei einzelnen Trassennahen (hohen) Objekten (Wohnraumfenster liegen über dem Niveau der Photovoltaikmodule) durchzuführen.“ Ergäbe diese Berechnung, dass es zu einer Blendung bei einem Fenster bzw. einer Terrasse / einem Balkon im Bereich der Nachbarschaft kommt, ist die Position der PV-Elemente am Dach so zu verändern, dass keine Blendung mehr auftreten kann. Damit ist sichergestellt, dass es zu keiner Immission und damit natürlich auch zu keiner Belästigung kommen kann. Eine Gefahr für die Gesundheit ist ausgeschlossen (OZ 195, S. 63). Dem konnte auch die bP8 nicht weiter substantiiert entgegentreten.

3.3.4. Betreffend die von der bP10 geltend gemachten Auswirkungen des Vorhabens auf den menschlichen Organismus und das menschliche Wohlbefinden infolge einer behaupteten Verschlechterung des Lokal- und Mikroklimas durch zusätzliche Wärmeentwicklung von Betonelementen führte der SV2 in Auseinandersetzung mit dieser Einwendung ausführlich und nachvollziehbar aus (SV-Gutachten 2, S. 77–80), dass das gegenständliche Vorhaben selbst keine zusätzlichen Hitzetage oder Tropennächte verursacht – dies natürlich auch im Bereich des gegenständlichen Vorhabens bzw. in dessen unmittelbarer und weiterer Nachbarschaft.

Der SV2 setzte sich im SV-Gutachten 2 insb. auch etwa mit einem Wohnheim bzw. einer Tagesbetreuungsstätte, also den Auswirkungen auf diese Einrichtungen, also einer vulnerablen Gruppe, auseinander (vgl. SV-Gutachten 2, S. 72 f).

Auch die Beweisaufnahme in der mündlichen Verhandlung veranlasste zu keinen anderslautenden Sachverhaltsfeststellungen oder dem Bedarf an weiteren Ermittlungstätigkeiten:

In der mV7 führte der SV2 klar aus, dass sich aus Äußerungen zum SV-Gutachten 2 kein neuer Sachverhalt ergebe, der eine Neubearbeitung der Themen im Ergänzungsgutachten erforderlich machen würde (VHS7, S. 49).

Ansonsten veranlasste die Beweisaufnahme in der mV7 bzw. die Sachverhaltsklärung zu den Auswirkungen auf das Schutzgut „Mensch(en)“ nicht dazu, von den bis dahin vorliegenden Ermittlungsergebnissen abzugehen: Insb. legte der SV3 klar dar, dass hinsichtlich der in der SchIV genannten Freiflächen (insb. Erholungsparks- und Gartenanlagen), aufgrund der durchgängigen Lärmschutzwand davon auszugehen sei, dass die Freiflächen im direkten Nahbereich ausreichend geschützt seien (VHS7, S. 51); überhaupt sei bei den Straßenabschnitten, wo es zu einer Veränderung des Verkehrslärms um mehr als 5 dB komme, davon auszugehen, dass dort auch die Nutzung des Freiraums weiterhin vollumfänglich möglich wäre (diese Abschnitte würden hinsichtlich der Grenzwerte gemäß BStLärmIV weit unter diesen Werten liegen) (vgl. VHS7, S. 52).

Der SV2 hielt auch fest, dass es aufgrund der geplanten Unterführung es zu einer deutlichen Zunahme des Verkehrs auf der Waldvogelstraße und der Jagdschlossgasse West kommen werde; dies dazu sei jedoch auch passiver Lärmschutz im Projekt vorgesehen (VHS7, S. 53). Zur Jagdschlossgasse West sei zu sagen, dass jeweils rechts und links der Jagdschlossgasse ein Gehweg existiere, hinter dem sich durchgehend großvolumige Wohnbauten befinden würden; der nutzbare Freiraum befinde sich sodann hinter den Wohnhäusern und sei gegenüber dem einwirkenden Straßenlärm geschützt: Doch seien auch etwa im Gartenbereich an der Ecke Wambachergasse 1, Jagdschlossgasse – wobei die Belästigung im Freiraum an sich nicht mit den Anforderungen an einen Innenraum zu vergleichen sei – und weil keine maßgebliche Änderung stattfinde, weder eine Gesundheitsgefährdung oder eine erhebliche Belästigung zu erkennen (vgl. zu alldem VHS7, S. 55 f).

3.3.6.4. In der mV8 ging der SV2 auch noch nachvollziehbar auf Fragen der bP6 (aus der mV7) ein und legte dar, dass passive Schallschutzmaßnahmen insb. dann erforderlich wären, wenn der Baulärm einen mittleren Tagespegel von 67,0 dB an mehr als drei Monaten während der gesamten Bauzeit überschreite. Der SV2 äußerte sich in der Folge auch noch dahingehend, dass er im Übrigen seine Ausführungen auch mit dem jetzigen Kenntnisstand (gemeint klar: auch nach den sonstigen Beweisergebnissen der mV8) „vollinhaltlich aufrechterhalte“ und davon ausgehe, dass das gegenständliche Projekt „umweltverträglich“ sei. Zum Verkehrslärm verwies er auf einen bereits in der mV7 erörterten Maßnahmenvorschlag.

3.3.7. Wie bereits oben erwähnt, beteiligte sich der SV2 auch an der Erörterung bzw. Sachverhaltsklärung zu erforderlichen, zusätzlich oder modifizierend zum Bescheid 1

vorzuschreibenden Vermeidungs-, Verminderungs- oder Beweissicherungsmaßnahmen. Sohin war eben festzustellen, dass eine Erforderlichkeit für die im ggst. Erkenntnis vorgeschriebenen Maßnahmen mit Wirkung auf das Schutzgut „Menschen(en)“ gegeben war.

3.3.8. Festzuhalten war an dieser Stelle, dass die – Unrichtigkeiten oder Unvollständigkeiten der Verhandlungsschrift aufzeigenden – Einwendungen zur VHS7 (Akten des BVwG, Aktenzl. W270 2255812-1, OZ 267), insb. jene der bP6, bei den beweiswürdigenden Erwägungen entsprechend berücksichtigt wurden; dies jedenfalls soweit, als Aufnahmedefizite oder der Hinweis auf sinnstörende Ausführungen in der VHS7 nachvollziehbar waren.

3.4. Zu den Auswirkungen auf das Schutzgut „Biologische Vielfalt“ (einschließlich Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume) sowie zu entfernenden und ersatzweise zu pflanzenden Bäumen:

3.4.1. Der zu den Auswirkungen auf das Schutzgut biologische Vielfalt – also der maßgebliche Sachverhaltskomplex als solches – oben unter II.3.4.1. festgestellte Sachverhalt ist eine Zusammenfassung auf das Wesentliche der der UVE, konkret in ON 311.1-5.AE (sh. Abschnitt 10 [„Zusammenfassung und Schlussfolgerung“]), sowie dem „Fachbeitrag Biologische Vielfalt“, sohin dem Dokument ON 311-1.5-AE (sh. darin insb. die Zusammenfassung und Schlussfolgerung ab S. 194 ff) zu entnehmenden Beschreibungen.

3.4.1.1. Die Beschreibung in diesem Beitrag zur UVE wurde aus Sicht des erkennenden Senats im Ergebnis von der SV9 in schlüssiger und nachvollziehbarer Art und Weise, und va. auch durchgängig klar und einer Qualität entsprechend, wie sie von „kompetenten Fachleuten“ erwartet werden kann, beurteilt (sh. insb. SV-Gutachten 5, S. 7 und 56 f). Die SV9 setzte sich dabei auch ausreichend mit den – soweit die bP4, bP6 und bP8 betreffend erkennbar nicht auf gleicher fachlicher Ebene erstatteten – Tatsachenvorbringen bzw. Tatsachengegenvorbringen der Parteien, jedenfalls solcher im durch die aufgrund von § 40 Abs. 5 dritter Satz UVP-G 2000 gesetzten Fristen festgelegten Neuerungszeitpunkt von Parteien mit auf den Sachverhalt bezogenen Mitspracherechten, auseinander (sh. SV-Gutachten 5, S. 12 ff). Anpassungsbedarf der UVE sah die SV9 hinsichtlich der Tatsachen zu den Entfernungen von Bäumen („Baumfällungen“) und schlug auch Ergänzungen bei den Maßnahmen vor (sh. SV-Gutachten 5, ebenda).

3.4.1.2. Der festgestellte Sachverhalt beruht aber auch wesentlich – wobei auf nachstehende Auseinandersetzung bzw. Würdigung zu den spezifischen Tatsachenfragen (i.) der Entfernung von Bäumen bzw. sonstigem Bewuchs (einschließlich von „Baumzeilen“), zum (ii.) möglichen iSd strengen Schutzsystems nach der FFH-RL (sh. Art. 12) verbotenen Wirkungen wie auch zu

(iii.) Nebenbestimmungen hingewiesen wird – auf den Ergebnissen der Erörterung (Sachverhaltsklärung) bzw. der Aufnahme von Beweisen in der mV8.

3.4.1.3. In Beachtung der Ergebnisse der Erörterung in der mV8, insb. auch den schlüssigen und nachvollziehbaren Schlussfolgerungen der SV9 – zur Frage, was sich nun hinsichtlich der Auswirkungen auf das Schutzgut „Biologische Vielfalt“ (als solches) ergebe –, wonach unter Berücksichtigung des modifizierten Vorhabens, wie auch unter Berücksichtigung der – im Ergebnis auch in die Entscheidung als Nebenbestimmungen aufgenommenen Maßnahmenvorschläge („Auflagenvorschläge“), sich keine Änderung in der Gesamtbewertung im Vergleich zum Behördenverfahren ergebe (vgl. VHS8, S. 167).

Damit waren die Feststellungen unter II.3.4.1. und II.3.4.9. hinsichtlich der (auch bewerteten) Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut „Biologische Vielfalt“ (also § 1 Abs. 1 Z 1 lit. a 2. Fall UVP-G 2000) als solches zu treffen.

Dabei beachtete das BVwG insb., ob die – abgesehen von der PW (durch deren schon die UVE konzipiert habenden Fachleute) weitestgehend nicht auf gleicher fachlicher Ebene wie die SV9 erfolgten – Parteiäußerungen (einschließlich an die SV9 gestellter Fragen) zu den Ausführungen im SV-Gutachten 5 eine Unschlüssigkeit oder mangelhafte Nachvollziehbarkeit

3.4.1.4. Zu den angesprochenen Tatsachenkomplexen betreffend die vorhabensbedingte Entfernung von Bäumen und sonstigem Bewuchs, möglicher, als verboten iSd strengen Schutzsystems iSd Art. 12 FFH-RL anzusehender Wirkungen wie auch von Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen bzw. (auch) deren allfälliger Vorschreibung in Form von Nebenbestimmungen nun im Einzelnen:

3.4.2. Betreffend die Frage, ob es auf bestimmten Flächen durch die Verwirklichung des Vorhabens zur Entfernung von Bäumen kommt, die als „Baumzeilen“ iSd § 18 Abs. 2 Wr NSchG beurteilt werden können wurde folgender Sachverhalt erhoben:

3.4.2.1. a) Hier kam die SV9 zunächst in für das BVwG schlüssiger und nachvollziehbarer Weise – wobei sie sich dabei mit den Ermittlungsergebnissen der belangten Behörde 2 (dh. das oben unter II.1.2.2. erwähnte, später noch durch eine weitere fachliche Stellungnahme ergänzte, Gutachten Arten- und Naturschutz) wie auch mit den diesbezüglichem Tatsachenvorbringen und Tatsachengegenvorbringen in den Beschwerden, Beschwerdeergänzungen und sonstigen Parteiäußerungen auseinandersetzte sowie aufgrund eines selbst vorgenommenen Augenscheins zum Schluss, dass „Baumzeilen“ auf Flächen mit einer Grünland-Widmung iSd § 4 Abs. 2 Wr BauO (etwa mit dem Planzeichen „Epk“ für „Parkanlagen“; sh. dazu die auch in den Flächenwidmungsplänen verwendeten Planzeichen

unter https://www.wien.gv.at/pdf/ma21/flaechenwidmung/legende-flwbpl-2019.pdf, abgerufen am 21.01.2026).

Die SV9 beachtete bei ihrer Beurteilung – und auch dies hielt der erkennende Senat für schlüssig und nachvollziehbar – die Kriterien für eine Baumzeile wie in den Materialien zum Wr NSchG sowie dem Schrifttum zu diesem Gesetz dargelegt (vgl. *Kroneder* in *Kroneder* [Hrsg.], Kurzkommentar Wiener Naturschutzrecht [2014], S. 70, unter Hinweis auf die Gesetzesmaterialien): Danach ist erst ab drei Bäumen von einer „Baumzeile" zu sprechen und diese müsse einseitig entlang eines Weges oder dergleichen situiert sein. Ferner müssten Baumzeilen bewusst als solche gepflanzt worden sein; Bäume, die lediglich zufällig in einer Reihe wachsen, machen hingegen keine „Baumzeile" ausmachen (sh. SV-Gutachten 5, S. 46).

b) Dem SV-Gutachten 5 war auch schlüssig und nachvollziehbar zu entnehmen, dass es – aus fachlicher Sicht – durch die Entfernung jener Bäume, die als „Baumzeilen" zu qualifizieren wären, zu keiner – jedenfalls keiner als erheblich zu qualifizierenden – Beeinträchtigung der Landschaftsgestalt oder der Erholungswirkung der Landschaft komme (vgl. SV-Gutachten 5, insb. S. 58 unter Hinweis auf die Ausführungen zum Schutzgut „Landschaft" bzw. „Sach- und Kulturgüter", worin zwar insgesamt dargestellt wurde, dass die Auswirkungen des Vorhabens auf das Stadtbild „merkbar nachteilig" und hinsichtlich der Auswirkungen auf Sach- und Kulturgüter „gering" nachteilig sind [vgl. auf den S. 99 und 106]; gleichzeitig jedoch nicht ausgeführt wurde, dass eine solche Wirkung allein schon aufgrund der Entfernung der „Baumzeilen" auf mit „Epk" gewidmeten Flächen eintrete).

3.4.2.2. a) In der mV8 wurde die Tatsachenfrage, in welchem Umfang sich die Verwirklichung des Vorhabens auf den Bestand an Bäumen und sonstigem Bewuchs auswirkt noch einmal näher erörtert: Zunächst präsentierte die SV9 ihre Ermittlungsergebnisse noch einmal zusammengefasst und ging auch, in durchgängig klarer, schlüssiger und nachvollziehbarer Art und Weise, auf die – erkennbar nicht auf gleicher fachlicher Ebene erstatteten – Äußerungen zum SV-Gutachten 5, ein (sh. Beilage ./12 zur VHS8, ab Folie 6).

b) Die weitere Erörterung zur Tatsachenfrage bzw. Klärung des diesbezüglichen Sachverhalts, ob es auf Flächen mit einer bestimmten Widmung durch die Vorhabensverwirklichung zu einer Entfernung von „Baumzeilen" kommen würde wurde insb. anhand der planlichen Darstellung in ON 311-22 (in der Fassung der 5. Abänderung) vorgenommenen und dabei va. die Situation zwischen den in der erwähnten Darstellung ausgewiesenen Bäumen Nr. 260561 und Nr. 10344 betrachtet. Was nun die mögliche Entfernung einer oder mehrerer „Baumzeilen" anlangt legte die SV9 nach Äußerungen der PW, der bP4 sowie der belangten Behörde 2 (vgl. VHS8, S. 92 bis 97) in für das BVwG schlüssiger und nachvollziehbarer Art und Weise

dar – wobei die Ausführungen der bP4 wie auch der belangten Behörde 2 nicht als auf gleicher fachlicher Ebene liegend anzusehen waren –, dass sie „teilweise“ an ihren Schlussfolgerungen festhalte und diese „teilweise“ „abändere“: So läge entgegen den Ausführungen im SV-Gutachten 5 eine wesentliche Beeinträchtigung des Landschaftshaushaltes im Bereich Guldenpark, Himmelbaurgasse und Schlöglgasse nicht mehr vor (gemeint: war die Beurteilung zu ändern). Bei den drei Bäumen „im Bereich Stranzenbergbrücke“ – wobei für den erkennenden Senat davon auszugehen war, dass es um die Bäume mit den Nrn. 260547 bis 260553 in der den Bereich betreffenden planlichen Darstellung in den Projektunterlagen geht, sei nicht davon auszugehen, dass es dadurch zur Veränderung des „Charakters einer Baumzeile“ komme (vgl. mV8, S. 98).

c) Auch die zum SV-Gutachten 5 vor der mV8 schriftlich erstatteten Äußerungen von Parteien (auf welche die SV9 auch wie erwähnt einging) – wobei angesichts des nach § 40 Abs. 5 dritter Satz UVP-G 2000 durch die Setzung von Fristen zur Konkretisierung der Beschwerden gegen den Bescheid 2 bewirkten Neuerungsverbots ohnedies nur der bP4 ein Mitspracherecht zukam – vermochten den erkennenden Senat nicht dazu bewegen, hinsichtlich der Frage der zu entfernenden Bäume und der Beurteilung, ob es sich dabei um eine Entfernung einer „Baumzeile“ auf einer Epk-Fläche handle bzw., dass es zu anderen Auswirkungen, etwa auf den Landschaftshaushalt, käme, einen anderslautenden Sachverhalt festzustellen.

Nach weiteren Äußerungen der PW und der bP4 hielt die SV9 in nicht unschlüssiger Art und Weise fest, dass aus fachlicher Sicht insgesamt „ausreichend“ auf die mögliche Entfernung geprüft wurde (vgl. VHS8, S. 100).

d) Das weitere Beschwerdeverfahren, insb. die Erörterung in der mV8 und die dort aus Sicht des erkennenden Senats bei gewonnenem persönlichen Eindruck schlüssigen und nachvollziehbaren Darlegungen und Antworten der SV9 auf Parteiäußerungen und Fragen der Parteien, ergab für das erkennende Gericht ebenso nicht, dass andere Schlussfolgerungen bzw. Tatsachenfeststellungen zu den Auswirkungen der als „Baumzeilen“ (auf als Grünland iSd § 4 Abs. 2 Wr BauO gewidmeten Flächen) anzusehenden Bäume auf die Landschaftsgestalt oder die Erholungswirkung der Landschaft zu treffen waren (vgl. dazu insb. die Erörterung zum Sachverhalt in der mV8, insb. die S. 92 bis 100).

Damit konnten die Feststellungen unter II.3.4.3. betreffend zu entfernende „Baumzeilen“ (iSd § 18 Abs. 2 Z 8 Wr NSchG) und zu den Auswirkungen dieser Maßnahme, ua. auch auf den Landschaftshaushalt oder die Landschaftsgestalt, getroffen werden.

3.4.4. Die Erörterung in der mV8 ergab im Ergebnis für das BVwG auch, dass durch das Vorhaben 820 Bäume mit einem Stammumfang größer als 40 cm bzw. die in den Anwendungsbereich des Wr BSchG fallen (würden), entfernt werden (VHS8, S. 101 und 115) bei Vorhabensverwirklichung entfernt werden:

3.4.4.1. Dies folgte für den erkennenden Senat schon aus den für sich genommen nicht als unschlüssig oder unnachvollziehbar anzusehenden Projektunterlagen betreffend das Schutzgut „Biologische Vielfalt“, konkret dem Plan 486.1-5AE.

3.4.4.2. In der mV8 gab die PW an, dass in den Projektunterlagen die Entfernung von Bäumen Stammumfang größer als 40 cm bzw. die nicht in den Anwendungsbereich des Wr BSchG fallen würden, nicht ausgewiesen würde (vgl. mV8, S. 106); ebenso würden solche Ersatzpflanzungen nicht ausgewiesen.

3.4.4.3. a) In der mV8 modifizierte die PW den verfahrenseinleitenden Anträge bzw. den Antrag 1 und den Antrag 2 neuerlich, indem sie durch Beilage (bzw. Beilagenkonvolut) ./14 geänderte Projektunterlagen vorlegte (und zwar betreffend Angaben zur UVE [Dokument ON 311.3 und dazugehörige planliche Darstellungen] – und damit die Abänderung der verfahrenseinleitenden Anträge erklärte – wie auch die Beschreibung des Vorhabens – bezogen auf landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen – selbst betreffend [verbale Beschreibung im Dokument ON 486.1 und dazugehörige planerische Darstellung in ONen 486.3.1 bis 486.3.12]). Sie brachte dazu vor, dass nunmehr – gemeint also gegenüber den vorherigen Beschreibungen in den Projektunterlagen – 96 zusätzlich Bäume beansprucht würden; dies abzüglich jener Bäume, die durch hinzugefügte Schutzmaßnahme zwar im Baufeld liegen, aber nicht mehr beansprucht würden (vgl. VHS8, S. 115 f).

b) In der mV8 gab die SV9 zu diesen Modifikationen nach weiteren Erklärungen der PW zunächst an, dass nunmehr die „Gesamtbilanz“ sich so darstellen würde, dass 1348 Bäume im Istzustand abzüglich 103 zu erhaltender Bäume abzüglich 1.100 Bäume Ersatzpflanzung 145 Bäume ergeben, die für den nach dem SV-Gutachten 5 als fachlich erforderlich gesehen Ausgleich von 1:1 noch fehlen würden (vgl. VHS8, S. 116 ff). Nach weiteren Erklärungen führte die SV9 aus, dass den Ersatzpflanzungen (hinsichtlich von XL-Bäumen wie auch den 145 Bäumen zum 1:1-Ausgleich) jedoch „zugestimmt“ werden könne (vgl. VHS8, S. 119).

Die SV9 führte im Ergebnis für den erkennenden Senat auch nachvollziehbar und schlüssig aus, dass für die Beurteilung der Auswirkungen auf das Schutzgut „Biologische Vielfalt“ als solches – einschließlich der Frage ausreichender Maßnahmen für die Minderung von Immissionen – die Beschränkung auf dem Wr BSchG unterfallende Bäume „ausreichend“ sei

bzw. „fachlich nachvollzogen“ werden könne. So würden ältere Bäume „biodiversitär wirksamer“ werden, weil sie ab größeren Stammdurchmessern ua. zur Ausbildung von Baumhöhlen, Alt- und Totholzausbildung und zur vermehrten Ausbildung von Blüten und Früchte (Futterquelle) führen können, sodass wiederum ihre tierökologische Bedeutung mit höherem Baumalter zunehme (vgl. zum Ganzen VHS8, S.121 f). Die SV9 ließ auch schlüssig und nachvollziehbar erkennen, dass weitere – nicht auf gleicher fachlicher Ebene erstattete – Ausführungen der bP4, etwa, dass die SV9 „weitere Bäume „gefunden“ habe und dennoch die Gesamtanzahl ungefähr 820 Bäume 100 Bäume weniger betrage, zu keiner geänderten Auffassung führe (vgl. VHS8, S. 122).

c) In der mV8 erklärte die PW hinsichtlich der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen bzw. der Angaben zu den zu entfernenden Bäumen (dh. Dokumente [verbale Beschreibung und planliche Darstellungen] ONen 311 und 486 betreffend) eine weitere Abänderung der verfahrenseinleitenden Anträge durch den Austausch von Projektunterlagen (vgl. VHS8, S. 152 betreffend das Beilagenkonvolut ./17).

d) Zur einer Äußerung der bP6 führte die SV9 in der Folge noch – für den erkennenden Senat schlüssig und nachvollziehbar aus –, dass nach den modifizierten Maßnahmen nunmehr (erkennbar gemeint: insgesamt) 103 Bäumen „erhalten“ würden (wie in den Dokumenten ONen 486 betreffend die landschaftspflegerische Begleitplanung beschrieben oder dargestellt), der von ihr geforderte Ausgleich von 1:1 „ausreichend“ sei, zumal der Großteil der auch beim selbst durchgeführten Ortsaugenschein gesichteten Bäume jüngeren und mittleren Alters ist und mit den 100 XL-Bäumen auch ältere Bäume gepflanzt würden. Zu den Bäumen unter 40 cm Durchmesser legte die SV9 insb. dar, dass auf den Gestaltungsflächen im Trassenraum wie auch auf rd. 3,9 ha in Breitenlee zahlreiche weitere Gehölze in Form von Sträuchern gepflanzt würden. Auch würden „für alle Bereiche des Vorhabenraumes“ fachgerechte Grundlagen, erhoben auch durch Schätzungen, vorliegen. Es seien beim eigenen Ortsaugenschein auch keine „Altbäume“ mit auffälligen Höhlen, die etwa für Fledermäuse oder Vögel eine Relevanz hätten, beobachtet worden (was sich auch mit dem „aktualisierten Baumbericht“ der PW hinwies). Mit den Auflagenvorschlägen (sh. dazu unten), dass keine Fledermäuse in potenziellen Quartierbäumen getötet werden und iSv so genannte CEF-Maßnahmen (Maßnahmen zur Bewirkung einer Kontiunität der ökologischen Funktionsfähigkeit) vor Baubeginn dem Vorsorgeprinzip entsprechend geeignete Ersatzquartiere in räumlicher Nähe zur Verfügung gestellt werden. Auch sei eine anteilige Baumpflanzung in Breitenlee als „geeigneter Ausgleich“ anzusehen, zumal dieser „im Stadtgebiet Wien und innerhalb des gleichen Großnaturraums (Pannonikum)“ erfolge. Durch die Maßnahmen in Breitenlee würde dort eine Bündelung mit anderen Ausgleichsmaßnahmen

erfolgen, sodass aus Naturschutzsicht ein Mehrwert geschaffen werde (vgl. zu alldem VHS8, S. 165 f).

e) Was den Sachverhalt iZm Wr BSchG betrifft, so ergibt sich dieser auch aus dem SV-Gutachten 6, in welchem die SV9 in einer für den erkennenden Senat schlüssigen und nachvollziehbaren Art und Weise bestätigte, dass hinsichtlich des Entfernungstatbestands des Wr BSchG „beurteilungsfähige“ Unterlagen (sie bezog sich hier auf die modifizierten Projektunterlagen, die in der mV8 als Beilagenkonvolut ./17 von der PW vorgelegt wurden). Die SV9 bestätigte in ebensolcher Weise auch, dass die Bewilligung der Baumentfernung auf das unumgänglich notwendige Ausmaß beschränkt werde. Schließlich wurde auch dargelegt, dass die Projektunterlagen die Ersatzpflanzungen iSd Wr BSchG vorsehen würden (vgl. SV-Gutachten 6, S. 3 und 5).

Die von den Parteien betreffend die Ausführungen im SV-Gutachten 6 erstatteten Äußerungen, sei es schriftlich vor der mV9 oder in der mV9, erfolgten – so es nicht die PW war – bezogen auf die Sachverhaltsfragen zum Wr BSchG nicht auf gleicher fachlicher Ebene zur SV9. Aus ihnen war vom BVwG auch auf keine Unschlüssigkeit oder mangelhafte Nachvollziehbarkeit der Schlussfolgerungen der SV 9 zu schließen.

Insgesamt war sohin zum Tatsachenkomplex der Entfernung von Bäumen und sonstigem Bewuchs durch die Vorhabensverwirklichung (sei es iZm dem Schutzgut „Biologische Vielfalt“ als solches, sei es betreffend den Schutz von geschützten Tier- und Pflanzenarten oder sei es iZm dem Wr BSchG) der Sachverhalt unter II.3.4.3. festzustellen. Dabei beachtete der erkennende Senat insb., dass von den Parteien – die zu diesem Sachverhaltskomplex den Ausführungen der SV9 nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegentraten bzw. deren Äußerungen nicht auf solcher Ebene erfolgten – keine Unschlüssigkeit oder mangelhafte Nachvollziehbarkeit hinsichtlich der Ergebnisse der sachverständigen Tatsachenermittlung aufgezeigt wurde, sei es durch Äußerungen oder sei es durch gestellte Fragen.

Anzumerken war, dass die umfangreichen Einwendungen insb. der bP6 und der PW gegen die VHS8 (Akten des BVwG: Aktenzl. W270 2255812-1, OZen 319 und 321), die sich gerade auch gegen die aufgenommene Niederschrift iZm der Beweisaufnahme bzw. Erörterung zum Zusammenhang von Baumentfernungen und dem Artenschutz bzw. dem Schutzgut „Biologische Vielfalt“ als solches richteten, bei obigen beweiswürdigenden Erwägungen – sohin, soweit dies nachvollziehbar war (also wirklich eine Sinnstörung oder ein Defizit aufgezeigt wurde) – mitberücksichtigt wurden.

3.4.5. Der betreffend der iSd unionsrechtlich (hier: nach Art. 12 der FFH-RL) als verboten anzusehende Wirkungen auf geschützte Arten bzw. zu möglichen – jedoch im Ergebnis verneinten – zufriedenstellenden Alternativen zur Erreichung der Projektziele festgestellte Sachverhalt beruht auf folgender Würdigung der aufgenommenen Beweise:

3.4.5.1. a) Ausgehend von den Ausführungen der Ausführungen in der UVE wie auch im Gutachten Arten- und Naturschutz betreffend mögliche iSd „strengen Schutzsystems“ „verbotene“ Wirkungen kam die SV9 in schlüssiger und nachvollziehbarer Art und Weise zum Schluss, dass es bei bestimmten Tierarten zu Tötungen, der Vernichtung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten wie auch dem Sammeln oberirdischer Teile bzw. Fangen und Transportieren im lebenden Zustand kommen werde (vgl. SV-Gutachten 5, S. 50 f).

Die SV9 schlug gleichzeitig – und unter Hinweis, dass dies auch für den Fall einer Abweichungsgenehmigung („Ausnahmeverfahren“) sowohl zur Geringhaltung negativer Auswirkungen wie auch zur Vermeidung der Erreichung des günstigen Erhaltungszustands Maßnahmen vor (vgl. SV-Gutachten 5, S. 52).

b) Im Ergebnis kam die SV9 in, für das BVwG klarer, schlüssiger und nachvollziehbarer, und auch sonst in keiner Weise zu beanstandender, Art und Weise zum Schluss, dass aus fachlicher Sicht hinsichtlich des Artenschutzes – unter Berücksichtigung zusätzlich formulierter schadensminimierender Maßnahmen („CEF-Maßnahmen“ und „FCS-Maßnahmen“) zur Sicherung des Erhaltungszustands, keine wesentlichen Abweichungen von den Ermittlungsergebnissen im verwaltungsbehördlichen Verfahren „feststellbar“ und damit auch keine Änderungen „erforderlich“ seien. Die wesentlichen fachlichen Beurteilungen bezüglich der Erfüllung artenschutzrechtlicher Tatbestände (Tötung, Vernichtung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten) sowie artenschutzrechtliches Ausnahmeverfahren würden „geteilt“ (vgl. zum Ganzen SV-Gutachten 5, S. 56 f).

Für das BVwG war dabei auch beachtlich und wesentlich, dass sich die SV9 bei ihren Schlussfolgerungen im SV-Gutachten 9 iZm den Schlussfolgerungen iSd strengen Schutzsystems zu verbotenen Wirkungen auch entsprechend mit den (tatsachenbezogenen) Vorbringen in den Beschwerden der bP4, bP6, bP8 und bP10 auseinandersetzte; wenngleich die Äußerungen nicht fachkundig erstattet wurden (also nicht durch privatsachverständiges Wissen unterlegt waren).

3.4.5.2. Hinsichtlich der möglichen Erfüllung von Ausnahmetatbeständen setzte die SV9 aufbauend auf den Angaben in der UVE und den diesen Sachverhaltskomplex betreffenden Parteiäußerungen (dh. insbesondere den Beschwerdeausführungen im Neuerungszeitpunkt),

im SV-Gutachten 5 mit der Frage, ob aufgrund einer iSd des strengen Schutzsystems verbotener Wirkungen die – objektiv gesehen – „besten wissenschaftlichen und technischen Informationen“ vorliegen würden und angesichts dieser Informationen (auch) gesagt werden könne, dass, unter Berücksichtigung der Umstände des ggst. Falls, keine andere, bei Gesamtbetrachtung ökologisch (in Bezug auf die ökologischen Kosten) vorteilhaftere Variante, zur Erreichung der Projektziele möglich wäre, auseinander: Zusammengefasst auf das Wesentliche kam die SV9 zum Schluss, und zwar aus Sicht des BVwG in schlüssiger und nachvollziehbarer Art und Weise, dass die besten wissenschaftlichen und technischen Informationen vorliegen, wonach es sich beim Vorhaben (bei der eingereichten Variante aus artenschutzrechtlicher Sicht um die beste Variante handelt. Auch bei der Umsetzung der „Variante Waldvogelstraße“, welche in einer ökologischen Gesamtschau „geringstfügig“ – jedoch aus fachlicher Sicht nicht messbar bzw. fachlich als gleichwertig zu sehen – „besser“ abschneide (Vermeidung von Rodungen einzelner Bäume), würden die artenschutzrechtlichen Tatbestände weiterhin im gleichen Ausmaß erfüllt werden und es wäre ein Ausnahmeverfahren zu beantragen. Demnach liege keine anderweitige zufriedenstellende Lösung aus Sicht des Artenschutzes vor (vgl. SV-Gutachten, va. S. 57).

Die Schlüssigkeit, Nachvollziehbarkeit und Vollständigkeit der Schlussfolgerungen der SV9, und auch, dass diese sonst nicht zu beanstanden waren, ergab sich für den erkennenden Senat insb. auch aufgrund folgender Umstände: Die SV9 setzte sich eingehend mit allen von der PW geprüften Varianten auseinander und ging dabei va. auf den Vergleich der ökologischen Wirkungen ein (zB andere Flächen- oder Lebensraumbeanspruchung, Vergleich der Risken der verbotenen Wirkungen [zB Tötung] auseinander. Betreffend die Variante „Verkehrsführung Waldvogelstraße“ legte die nachvollziehbar dar, dass diese Variante in einer „ökologischen Gesamtschau“ aufgrund einer reduzierten Flächeninanspruchnahme eine sehr geringfügige Verbesserung im Vergleich zum eingereichten Vorhaben ergebe, die jedoch aus Sicht des Artenschutzes unwesentlich wäre (vgl. dazu SV-Gutachten, S. 54).

3.4.5.3. a) Umfassend – und auch durchgängig schlüssig und nachvollziehbar – schlussfolgerte die SV9 auch, dass bestimmte – betroffene – Tierarten sich in einem ungünstigen Erhaltungszustand befinden würden, darunter etwa der Abendsegler, der Laubfrosch oder die Zauneidechse. Soweit sie die Wirkungen des Vorhabens von einer Verschlechterung oder einer Erschwernis der Verbesserung des Erhaltungszustands der betroffenen Arten ausging schlug die SV9, über die bisher von der PW oder sich aus den Ermittlungsergebnisse in den Verfahren vor der belangten Behörde 1 oder der belangten Behörde 2 ergebenden Maßnahmen – so genannte „FCS-Maßnahmen“ („Favourable Conservation Status“-Maßnahmen) – vor (vgl. SV-Gutachten 5, S. 54 ff).

b) An diesen Ausführungen änderte das weitere Verfahren vor dem BVwG im Ergebnis nichts – wenngleich es hinsichtlich der Maßnahmen zu anderen Sachverhaltsergebnissen kam:

Die SV9 bestätigte in der mV8 auch schlüssig und nachvollziehbar, dass die in der mV8 vorgelegten modifizierten Einreichunterlagen – betreffend den Baumschutz bzw. die landschaftspflegerischen Gestaltungsmaßnahmen – für die Schlussfolgerungen zum Artenschutz keine Relevanz hätten (vgl. VHS8, S. 161).

Ebenso legte die SV9 in der mV8 nochmals dar (vgl. VHS8, S. 159 ff), dass bei bestimmten (teilweise auch streng) geschützten Pflanzen- und Tierarten, insb. bestimmten Reptilien oder Schnecken, es unter Berücksichtigung von Auflagen – gemeint aus Sicht des erkennenden Senats also auch den in welcher Form auch immer (vorhabensimmanent oder als Nebenbestimmungsvorschlag) anzusetzende Maßnahmen – weiterhin zur Erfüllung von „artenschutzrechtlichen Tatbeständen“ (gemeint also iSd Art. 12 FFH-RL [verbotenen] Wirkungen) kommen werde. Dabei war auch davon auszugehen, dass die Maßnahmen durch die gegenständliche Entscheidung auch zur Umsetzung gebracht werden, insbesondere durch die in Spruchpunkt I.A) 1.4. (gegenüber dem Bescheid 2 abgeändert) vorgeschriebenen Maßnahmen.

Die SV9 klärte auch – für das BVwG jedenfalls schlüssig und nachvollziehbar – auf, warum hinsichtlich des Dachs und des Schwarzen Tagfalters von den Annahmen des dem im Bescheid 2 festgestellten Sachverhalt zugrunde gelegten Artenschutz- und Naturschutzgutachtens abgewichen wurde. Ferner legte die SV9, und zwar nachvollziehbar für das BVwG, dar, dass die in der mV8 vorgenommenen Änderung der verfahrenseinleitenden Anträge (bzw. den Austausch von Projektunterlagen) – eben betreffend den Baumschutz wie auch die im Vorhaben enthaltenen landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen – keine Relevanz für die Prüfung zum Artenschutz habe (vgl. VHS8, S. 161). Insb. diese Ausführungen der SV9 blieben in der Folge als solches auch unbestritten.

c) In der mV8 wurde noch einmal erörtert, ob die Vermeidung verbotener Wirkungen durch Maßnahmen möglich wäre, wozu sich die PW noch einmal umfassend äußerte (vgl. VHS8, S.143 ff). Sie wies va. darauf hin, dass aufgrund der zum Teil sehr schweren Begehbarkeit der gesamten Trasse, man es insb. bei bestimmten Arten aus der Gruppe der Reptilien (va. die Zauneidechse, die Blindschleiche und die Äskulapnatter), aber auch einzelnen Insektenarten, nicht ausschließen könne, dass alle Individuen auch wirklich aufgefunden und aus dem Baubereich ausgesiedelt werden könnten (vgl. VHS8, S. 144). Diese Ausführungen wurden von der SV9 wie auch dem Ersteller des Gutachten Arten- und Naturschutz für plausibel bzw. nachvollziehbar befunden (vgl. VHS8, S. 145 f). Insb. führte die SV9 – durchgängig

nachvollziehbar – aus, dass durch zusätzliche Auflagen gemäß dem Arten- und Naturschutzgutachten und die selbst vorgeschlagenen Nebenbestimmungen bei einigen dieser (streng) geschützten Arten die Erfüllung artenschutzrechtlicher Tatbestände (also die nach Art. 12 FFH-RL verbotenen Wirkungen) vermieden bzw. nochmals minimiert werden konnte (vgl. VHS8, S. 159).

d) Auch die nähere Erörterung zur, insb. von der bP4 in Vorschlag gebrachte, Variante „Überbrückung Titlgasse/Tolstojgasse und Entfall der Unterführung Versorgungsheimstraße“ vermochte den erkennenden Senat nicht von einem abgehen von den zuvor erwähnten Schlussfolgerungen der SV9 im SV- Gutachten 5 veranlassen. Für dieses Erwägungsergebnis war insb. von Bedeutung:

Zunächst erläuterte die bP4 noch einmal diese Variante und wies auf die Dimensionierung von Brücke und Bauraum hin und die aus ihrer Sicht eine für die Ökologie minimale temporäre Nutzung, im Endzustand eine verschwindend geringe Nutzung; im Wesentlichen sei die Ökologie im Endzustand komplett unberührt. Dem hielt die PW va. entgegen, dass diese Variante den Druck auf in diesem Bereich aufgefundene geschützte Arten verstärken würde, weil unter dieser Brücke das Habitat wesentlich verändert werde; dies in Folge des fehlenden Lichteinfalls und in der Folge allfällige Stützmaßnahmen im Böschungsbereich. Dazu wiederum führte die bP4 aus, dass die Brücke hier einen geplanten Freiraum habe – es gäbe Sonneneinfall und ausreichend Lichteinwirkung; Der Verfall des Lebensraums sei wirklich ganz gering. Dazu verwies die PW auf den Schutz der Böschung und darauf, dass die von der bP4 vorgeschlagene Variante insgesamt schlechter zu bewerten sei, weil im Bereich der wegfallenden Querung keine geschützten Arten nachzuweisen gewesen wären, die durch das Straßenprojekt tangiert werden würden. Dem hielt die bP4 sodann noch entgegen, dass die vorgeschlagenen Variante speziell nur auf punktuelle Eingriffe auf diese Böschung beschränkt sein würde (vgl. zum Ganzen, VHS8, S. 146 ff).

Zur erwähnten Variante der bP4 führte auch der Ersteller des Gutachtens Arten- und Naturschutz aus, dass er sich, nach eigener Sichtung der Projektunterlagen, der Sichtweise der SV9 anschließe. Die Variante der bP4 bringe „naturschutzfachlich“ keine Verbesserung (vgl. VHS8, S. 148).

Die SV9 äußerte sich in der Folge schlüssig und nachvollziehbar dahingehend, dass neben einer deutlich erhöhten Flächenbeanspruchung in der Bau- und Betriebsphase in hochwertige Tierlebensräume man in diesem Bereich bei Verwirklichung der Variante zu dem eine Unterbrechung von Leitstrukturen von Fledermausarten sowie in der Betriebsphase ein erhöhtes Kollisionsrisiko von Fledermausarten, aus gutachterlicher Sicht stellt die Variante

daher keine andere zufriedenstellende Lösung aus Sicht des Artenschutzes dar. Die SV9 legte sodann - und dies auch vor dem Hintergrund von Ausführungen der bP4, wonach schon aufgrund bestimmter Darstellungen die Alternativenprüfung nicht fachgerecht (dh. Nicht dem Stand der Technik entsprechend) durchgeführt worden wäre – aus, dass die von der PW durchgeführte Alternativenprüfung dem Stand der Technik entspreche; dies betreffend beurteilungsfähige Einreichunterlagen inkl. einer detaillierten Artenschutzrechtlichen Prüfung. Ebenso wurde im Rahmen der UVE dargestellt, welche Ziele die Varianten erfüllen müssen und welche Kriterien bei der Prüfung dieser Varianten zu seien und inwiefern diese technisch umsetzbar wären. Ebenso aufgrund eines Hinweises der bP4 auf die beim Variantenvergleich herangezogenen Flächenbilanzen (VHS8, S. 149) hielt die SV9 noch fest, dass die Lage von Baustelleinrichtungsflächen aus der beim eingereichten Vorhaben planlich dargestellt Bauumhüllenden hervorgehe; das Vorhaben befinde sich im urbanen Gebiet wodurch aufgrund der beengten Platzverhältnisse auch die Lage von Baustelleinrichtungsflächen verschiedener Varianten unter Berücksichtigung des engen räumlichen Bezuges zur Baustelle nicht wesentlich anders situiert sein könnten. Die SV9 führte – eingehend auf das Vorbringen inkorrekter Flächenangaben durch die bP4 – auch nachvollziehbar mit näherer Begründung ins Treffen, dass im Zuge der artenschutzrechtlichen Ausnahme bei der Variantenprüfung die Erfüllung von artenschutzrechtlichen Tatbeständen des Vorhabens im Vergleich zu den Varianten zu prüfen wäre. Diesbezüglich seien keine Flächenangaben notwendig, wenngleich diese „unterstützend“ berücksichtigt werden könnten.

In der Folge führte die bP4 ins Treffen, dass durch die „Variante Titelgasse-Tolstojgasse“ in die Fauna und Flora viel weniger eingegriffen werde, weil die gesamte Böschung bis auf 25 bzw. 30 m auf beiden Seiten von Sporrstraße/Hummelstraße unberührt bleibe. Durch die die beabsichtigte Errichtung der Lärmschutzwand – wobei die bP4 dies auch noch näher präzisierte und dabei insb. die benötigten Flächen mit der „Variante Waldvogelstraße“ verglich – würden die Querungsmöglichkeiten für alle Bodenbewohner verloren gehen, ebenso hinsichtlich Pflanzen eingeschränkt werden; dies wäre bei der „Variante Titelgasse-Tolstojgasse“ anders (vgl. VHS8, S.153 f).

Dem hielt die PW wiederum entgegen, dass eine Verkehrsverlagerung durch die Errichtung einer in die Querung für den MIV im Bereich der Schrutkagasse/Tolstojgasse-Titelgasse, Suppégasse zum einen nicht mit der übergeordneten Verkehrsstrategie der Stadt Wien übereinstimme und zum anderen auf Grund erheblicher Nachteile aus artenschutzrechtlicher Sicht im Vergleich zur eingereichten Variante „von der Stadt Wien abgelehnt“ worden sei (vgl. VHS8, S.153 f).

Die bP4 erläuterte in der Folge nochmals die von ihr vorgeschlagene Variante und wies dabei auf den Ausgleich der Einschränkungen unter der Brücke – maximal 20% – vielfach ausgeglichen werden, weil die ganze Brücke außer der Bauwerke für die Wiederlager und die beiden Stützen der Brücke für die Fauna nach wie vor erhalten bleibt, aber zusätzlich würde den Tieren, die dort eine gewisse durch die Bauwerke Verringerung ihres Lebensraums erfahren würden, als Ersatzfläche ein vielfaches der eingeschränkten Fläche, nämlich auf diesem Halbkreisrunden Vorplatz zur Verfügung gestellt. Dem trat die PW mit Hinweisen auf in der Böschung vorkommende diverse geschützte Arten wie zwei Schneckenarten unter anderem Katheuserschnecke, Reptilien wie zB Zauneidechse vorkommen Böschung entlang der Hummelgasse hin, wobei diese Einschnittsböschung durch das Vorhaben weitgehend geschützt werde. Auch würden sich in diesem Bereich 176 geschützte Bäume befinden. Auf Seite der Sporrstraße würde es dem Vorhaben – anders als bei der Variante der bP4“ – „gelingen“ eine „kleine Baumkulisse“ zu belassen. Die Lärmschutzwände müssten in der Variante der bP4 unter der Brücke auch durchgezogen werden. Durch den Bahnbau würde diese Querung sohin ungünstiger ausfallen, als jene der Waldvogelgasse: Dort seien keine entsprechend ausgeprägten Bahnböschungen vorhanden und die die Anzahl der geschützten Arten sei wesentlich geringer. Unter einer Brücke würden weder Licht noch Feuchtigkeit in ausreichendem Maße hinkommen, ein pflanzlicher Bewuchs bzw. jegliches Habitat sei wegen der (gemeint: üblicherweise erforderlicher) Böschungsfestigung nicht möglich (vgl. VHS8, S. 157 f).

Die SV9 erklärte in der Folge schlüssig und nachvollziehbar, dass den Entgegnungen der PW zu Folgen sei: Durch das Vorhaben würden im Bereich der Trassenquerung durch eine Unterführung weniger artenschutzrechtliche Tatbestände erfüllt (gemein also: weniger verbotene Wirkungen ausgelöst) als bei einer Überquerung. In Bezug auf die bP4 angesprochene Ausgleichsfläche führte die SV9 in ebensolcher Art und Weise aus, dass diese erst in der Betriebsphase bei entsprechender ökologischer Gestaltung zur Verfügung stehen würde und daher die artenschutzrechtlichen Tatbestände, die bereits in der Bauphase erfüllt werden, „nicht kompensieren“ könne. Auch der Ersteller des Gutachten Arten- und Naturschutz hielt die Ausführungen der PW für plausibel (vgl. zu alldem VHS8, S. 157 f).

Die bP4 warf noch auf, dass zur vorgeschlagenen Variante nicht einsichtig sei, welche Arten dort und allenfalls auch in der behaupteten intensiveren Art und Weise betroffen seien; insb. könnte auch dort, zB durch Einzäunung des Böschungsbereiches, der abgesehen von den Stützpfeilern nicht betoniert werde und nach der Einzäunung auch nicht begangen werde, aus fachlicher Sicht ein durchaus geringerer Eingriff erfolgen als durch das Vorhaben. Sie führte in der Folge nochmals aus, dass man – gemeint bei der vorgeschlagenen Variante – die Böschung

„nicht brauche“. Auf der Böschung werde „ganz oben“ ein Wiederlager errichtet und darunter, damit niemand „reingehe“, gebe es einen Zaun und von unten von der Trasse werde die Stützung gebaut und die Böschung werde von unten auch nicht betreten, weil unten auch ein Zaun sei (wo die „die ganzen Tiere“ wäre, da komme kein Mensch hinein. Die Technologie der Brücke wäre so, dass kein Mensch die Böschung betreten müsse. Die PW entgegnete diesem Vorbringen mit dem Argument, dass Böschungen mit Bäumen seien: Um eine Brücke herzustellen müsste in diesem Bereich ein entsprechend breiter Streifen gerodet werden [gemeint also: Bäume entfernt]. Dazu sei ein Maschineneinsatz notwendig. Die Bäume seien wesentlich höher als sechs Meter, aber im Bereich der Lebensräume der Arten sei das Lichtraumprofil wesentlich geringer. Das Vorhaben (die „Projekttrasse“) sehe links der Bahn gar keine Eingriffe in die Böschung vor und sei aus diesem Grunde „entsprechend besser“. Im Variantenvergleich gehe es nicht darum, ob allfällige Eingriffe einer Variante durch Maßnahmen auszugleichen wären, sondern ob das Projekt hinsichtlich seiner Eingriffe besser ist als die von der bP4 vorgeschlagene Variante. Dazu gab in der Folge die SV9 an, und zwar neuerlich in klarer und nicht als unschlüssiger und auch nicht in nicht nachvollziehbarer Art und Weise, dass („nochmals“) bestätigt werde, dass durch die Überführung mehr hochwertige Habitate von geschützten Arten beansprucht werden müssten. Diese Eingriffe seien bei einer Umsetzung der Überführung nicht zu vermeiden (vgl. zu alldem VHS8, S. 160 f, 162 f).

Soweit die bP4 in der Folge – für den erkennenden Senat auch nicht näher substantiiert – aufwarf (ohnedies nur in Frageform an die PW), dass es „in der Forstwirtschaft Geräte“ gebe, wo das Umfeld der Bäume nicht betreten werden müsse war dem erkennenden Senat nicht ersichtlich bzw. erschien ihm das selbst nicht plausibel, dass die wesentliche Aussage, dass die Schaffung einer Überbrückungslösung als solches gegenüber einer Unterführung auf der Böschung stärker in die Habitate eingreift.

d) Die bP4 warf auch auf, dass durch die Variante einer Nichterrichtung von Lärmschutzwänden geringere Eingriffe möglich wären. Diese würden einen großen Teil der Fällungen der Bäume und schränke Lebensraum dieser Tiere eingeschränkt, zu deren Schutz die Schallschutzmauer dienen solle. Ein Queren der Tiere sei dadurch für 2,5 km nicht möglich, was auch negative Aspekte habe, nämlich, dass der biologische Raum getrennt ist und des Weiteren, wie der VR meinte, eine Frage nach der Art der Mauer, würde da nicht auch eine andere Art der Barriere reichen.

Dazu führte die PW aus, dass dies nicht zutreffe und die Auswirkungen höher seien, weil die Lärmschutzwände die bodengebundenen Arten davon abhalten würden auf die Gleisanlage zu gelangen und im Zuge des Bahnverkehrs, der im Projektzeitraum verstärkt sein werde, zu

Grunde zu kommen. Darüber würden vermeiden Lärmschutzwände auch die Kollision fliegender Organismen mit Zügen vermeiden. Auch müsse eine Barriere entlang einer Bahn der Sogwirkung eines Zuges standhalten können und daher eine bestimmte statische Wirkung aufweisen, sodass als solche nur eine Lärmschutzwand in Frage komme, wobei die Höhe aus humanmedizinischer Sicht festgelegt werde. Aus ökologischer Sicht könne es zu einer sogenannten Tunnelbildung kommen (dh. wenn flugfähige Organismen in eine Gleisanalage einfliegen, wo sehr hohe Lärmschutzwände seien, könne es sein, wenn ein Zug herankomme, dass diese den Abflug nicht mehr schaffen und dann mit einem Zug kollidieren).

Die SV9 bestätigte sodann in für das BVwG schlüssiger und nachvollziehbarer Art und Weise die Sichtweise der PW: So könne die Nichterrichtung von Lärmschutzwänden zu einer signifikanten Erhöhung des Tötungsrisikos bei geschützten Arten – dies va. betreffend Vögel, Fledermäuse, weitere bodengebundene Kleintiere – führen. Sie hielt fest, dass nach dem Stand der Technik nur im Bereich von Amphibienwanderstrecken bzw. in Bereichen von lokalen, regionalen und überregionalen Wildwechseln entsprechende Querungshilfen vorzusehen seien. Beim ggst. Vorhaben seien diese Voraussetzungen jedoch nicht gegeben und daher besteht diesbezüglich kein Erfordernis, entsprechende Querungshilfen zu errichten. Auch der Ersteller des Gutachtens Arten- und Naturschutz hielt fest, dass bereits im Ist-Zustand („jetziger Betrieb“) das Tötungsrisiko an dieser Strecke relativ hoch und die anscheinend einzige Möglichkeit dieses Risiko weiter zu verringern das „Unattraktivmachen“ des Gleiskörpers und die hermetische Abriegelung durch Lärmschutzwände, so gut dies möglich sei, wäre (vgl. zum Ganzen VHS8, S. 164 f).

d) Die SV9 äußerte sich in der mV8 auch nochmals klar zur Frage, ob die PW ausreichend breit auf mögliche Alternativen geprüft habe dahingehend, dass mögliche realistische Alternativen geprüft und dies auch nachvollziehbar dargestellt worden sein (VHS8, S. 151). Diese Aussage als solche blieb in der Folge auch unbestritten.

f) Insgesamt blieben damit für das BVwG die – wie festgehalten durchgängig schlüssig und nachvollziehbaren – wesentlichen Ermittlungsergebnisse der SV9 betreffend das mögliche Vorliegen anderweitiger zufriedenstellender Varianten – insb. auch hinsichtlich der von der bP4 ins Treffen geführten Variante der Überbrückung wie auch jene unter Weglassung von Lärmschutzwänden – unwiderlegt. Jeweils war davon auszugehen, dass diesen Ermittlungsergebnissen eine fachgerechte Prüfung – dh. nach dem besten Stand der Wissenschaft und Technik – zugrunde lag. Anzumerken ist dazu va., dass es dahinstehen konnte, ob – einzelne – Tatsachenäußerungen der bP4 als von einer Person stammten, die man als „auf gleicher fachlicher Ebene“ wie die SV9 ansehen konnte (als, anders gewendet,

das Fachgebiet der SV9 abdeckender Privatsachverständiger), weil im Ergebnis – aufgrund der größeren Schlüssigkeit und der größeren Nachvollziehbarkeit (und damit dem größeren Wahrheitswert) der Schlussfolgerungen durch die SV9 auszugehen war. Dabei berücksichtigte der erkennende Senat ua. nicht nur den von ihm bei der Aufnahme des Beweises, insb. in der mV8, gewonnen persönlichen Eindruck, sondern auch etwa, dass die Ausführungen der SV9 vom – zweifellos auch auf gleicher fachlicher Ebene stehend wie der Ersteller des Artenschutz- und Naturschutzgutachtens – in der mV8 jeweils bestätigt wurden.

Darüber hinaus ist zu bemerken, dass es für den erkennenden Senat nicht ersichtlich war, dass nur die Tatsache der Ausgleichsmaßnahme in der von der bP4 vorgeschlagenen Brückenvariante (also die Maßnahme am Vorplatz) bereits zur Prüfung veranlassen hätte müssen, ob das Vorhaben auch – zumindest – denselben Ausgleichsstandard erreicht (wobei ja die PW auf eigene Ausgleichsmaßnahmen hinwies). Darüber hinaus war zu diesem Umstand auch nicht ersichtlich, dass er bereits im Zeitpunkt des Eintritts der Neuerungsverbote (also die für Konkretisierungen des gegen den Bescheid 2 erhobenen Beschwerden) entsprechend vorgebracht war. Die Beurteilung der Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit der Ermittlungsergebnisse der SV9 konnte daher unter Weglassung der Berücksichtigung der Ausgleichsmaßnahme vorgenommen werden.

3.4.6. Die Tatsachenfeststellungen, dass von den in den Anwendungsbereich des Wr BSchG unterfallenden Bäumen 16 nicht der Durchführung einer Maßnahme zur Errichtung bzw. den Betrieb einer Eisenbahnanlage iSd § 10 EisbG und nicht sonstigen Maßnahmen des Vorhabens dienen, beruht einerseits auf den aus Sicht des erkennenden Senats schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen des SV6 im SV-Gutachten 1:

3.4.6.1. Darin legte der aufgrund eines entsprechenden Befunds (Bezugnahme auf bestimmte Projektunterlagen, in welcher die für die Verwirklichung der Eisenbahnanlage [bzw. „Trasse“] als erforderlich gesehenen Baumentfernungen dargestellt wurden) in solcher Art und Weise dar, dass die Entfernung von Bäumen entlang der Trasse wegen deren Neugestaltung jedenfalls notwendig wäre. Er legte auch – und dies erschien dem BVwG bei der Beurteilung der Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit als wesentlich – klar dar, dass eine „rechtliche Beurteilung über die anzuwendende Rechtsmaterie (EisbG oder Wr BSchG) auf einzelne Bäume“ aus der „Sicht des Fachbereiches Eisenbahnwesen“ nicht erfolgen könne (vgl. zu alldem SV-Gutachten 1, S. 85 und 86 f).

3.4.6.2. Die in der Folge – soweit überhaupt erkennbar auch zu dieser Tatsachenfrage – erstatteten Äußerungen der bP4 und der bP6 (II.1.3.38. sowie II.1.3.40) waren nicht als auf gleicher fachlicher Ebene liegend anzusehen und vermochten auch nicht

den erkennenden Senat von einer Unschlüssigkeit oder baldigen Nachvollziehbarkeit der Schlussfolgerungen des SV6 ausgehen lassen; dies, zumal aufgrund des im Zeitpunkt des Eintritts des Neuerungsverbots zu berücksichtigenden Vorbringens der bP6 zum maßgeblichen Sachverhalt iZm (bzw. der Anwendung des) Wr BSchG kein Mitspracherecht zukam.

3.4.6.3. Auch die Erörterung zum (bzw. die Aufnahme des) SV-Gutachten(s) 1 in der mV3, insb. die Äußerungen der Parteien iZm der korrekten Erhebung der Anzahl betroffener (dh. für die Vorhabensverwirklichung zu entfernender) Bäume (vgl. insb. VHS3, S. 8 und 10) veranlasste den Senat nicht dazu, hinsichtlich der Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit der Ausführungen des SV6 eine andere Sichtweise einzunehmen.

3.4.6.4. a) Auch in der mV8 wurde – anhand des in Plänen als Nr. 123490 ausgewiesenen Baums als Beispiel – erörtert, inwieweit die Abgrenzung, dass nur 16 Bäume nicht für der Errichtung oder dem Betrieb einer Eisenbahnanlage (iSd § 10 EisbG) dienen würden (vgl. VHS8, S. 113): Die Erörterung betraf die Frage, ob es fachlich erforderlich ist, dass der genannte Baum für die Errichtung einer vorhabensgemäß vorgesehen Stützmauer erforderlich wäre. Dabei nahm für die bP4 eine (von dieser erkennbar als sachkundiger Beistand bzw. zur privatsachverständigen Unterstützung mitgenommene) Person Stellung, die sich als „Ingenieurbauer“ bezeichnete. Die Erörterung ergab für den erkennenden Senat nicht, dass ein Umstand vorliegen würde, wonach die Entfernung nicht für die Umsetzung einer baulichen Maßnahme für die Errichtung eines Vorhabens teils in Form einer Eisenbahnanlage erfolgen würde; Vielmehr drängte sich für den erkennenden Senat auf, dass sich äußernde (beschwerdeführende) Parteien auf eine Alternative zum Vorhaben – eben eine Unterführung – argumentierten (sh. auch auf S. 114, wo es um die alternative Ausführung mit einer Böschung ginge bzw. um die Planung in „L-Form“ ging).

b) Auch der SV6 argumentierte – auch diesbezüglich in einer für den erkennenden Senat schlüssigen und nachvollziehbaren Art und Weise und unter Hinweis auf das § 31a-Gutachten – dass aus der konstruktiven Anordnung dieser „L“ oder Winkel-Stützmauer notwendig wäre, um die Trasse gegenüber dem vorgesehenen Geländesprung abzusichern. Darüber hinaus diene Mauer als Fundament für die Lärmschutzmaßnahmen, als Fläche für den Kabelkanal und schaffe den notwenigen Sicherheitsraum der zwischen der Masttrasse und den Lärmschutzmaßnahmen (vgl. VHS8, S. 126).

Auf weitere Ausführungen der bP4 hin – insb. auf die Tatsache hinweisend, dass nur ein Gleis in Betrieb ist und so andere Baufelderschließungen möglich wären, sowie eine Stützmauer mit geringerer Tiefe bei der Jagdschlossgasse bzw. hinsichtlich der erforderlichen Größe der

Baustelleneinrichtungen – tätigte die PW ergänzende Äußerungen zu den bautechnischen Erfordernissen hinsichtlich der Baumentfernung an den von der bP4 genannten Orten. In der Folge gaben sowohl der SV6 wie auch die SV9 an, dass sie die Ausführungen der PW für plausibel hielten (VHS8, S. 129 ff).

Insb. bestätigte der SV9 idZ auch – wiederum in klarer Weise und auch schlüssig und nachvollziehbar –, dass es auch aus ökologischer Sicht nicht dem Stand der Technik widerspreche, wenn bei einer Bauführung, wie die von der PW dargestellte, und der gegebenen Situierung eines Baumes, der Baum „als solches“ entfernt werden müsse (vgl. VHS8, S. 130).

c) Insgesamt kam das BVwG vor dem Hintergrund des zuvor Gesagten, und va. auch aufgrund des bei der mündlichen Erörterung gewonnen persönlichen Eindrucks, zum Schluss, dass die beschreibenden Darstellungen in den Projektunterlagen, welche in den Anwendungsbereich des Wr BSchG fallenden Bäume für die Verwirklichung der Errichtung des Betriebs einer Eisenbahnanlage zu entfernen seien würden und welche Bäume für sonstige Maßnahmen des Vorhabens, als korrekt anzusehen waren.

Im Ergebnis war zu diesem Sachverhaltskomplex sohin der Sachverhalt wie oben in II.3.4.3. festzustellen.

3.4.7. Die Feststellungen unter II.3.4.4. beruhen im Wesentlichen auf den schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen betreffend zu setzenden Maßnahmen im SV-Gutachten 5, in welchem sich die SV9 insb. auch mit den Ausführungen in Beschwerden gegen die Maßnahmen als solches (gemeint also: deren nähere Ausgestaltung) auseinandersetzte. Die festgestellten Tatsachen beruhen weiters auch auf der Klärung in der mV8 (vgl. die VHS8 ab S. 168, als Ergebnis der in der mV8 geführten Erörterung auch zur sprachlichen / textlichen Ausgestaltung der einzelnen Maßnahmen sh. dazu Beilage ./21); sohin auch zur sachverhaltsbezogenen Klärung der „Bestimmtheit“ der Maßnahmen.

Für den erkennenden Senat ergab sich aus der zu den einzelnen Maßnahmen geführten Erörterung – auch unter Beachtung des SV-Gutachtens 5 wie auch der Erörterung insb. zur Entfernung von Bäumen (oben III.3.4.3.) in der mV8 –, dass mit den im Vorhaben bereits selbst enthaltenen Maßnahmen wie auch den von der SV9 vorgeschlagenen Maßnahmen ein Bündel an dem Stand der Technik entsprechender Maßnahmen vorliegt, mit welchem die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut „Biologische Vielfalt“ vermieden, vermindert oder (zumindest) ausgeglichen werden; auch, dass all diese Maßnahmen zumindest von einem Fachmann verstanden werden können.

Dies war sodann auch unter II.3.4.4. festzustellen.

3.5. Zu den Feststellungen der Auswirkungen auf das Schutzgut „Boden“ und das Schutzgut „Fläche“:

3.5.1. Der zu den Auswirkungen auf die Schutzgüter „Boden“ und „Fläche“ unter II.3.5. (zusammengefasst auf die wesentlichen konkreten Tatsachen) festgestellte Sachverhalt folgt aus der – im Verfahren vor dem BVwG durch weitere Informationen der PW noch als ergänzt anzusehende – UVE (ON 201, darin va. Abschnitte 3.5, 4.3.5 und 4.4.5 sowie 6.3.6), der znBU (Bd. 1, sh. va. die S. 246 ff), dem SV-Gutachten 2 (darin insb. auf den S. 32 ff) sowie der weiteren Klärung des Sachverhalts in der mündlichen Verhandlung (va. in der mV8, sh. dazu VHS8, S. 58 ff).

Insgesamt brachten sämtliche hinsichtlich des dargestellten Tatsachensubstrats aufgenommene Beweise – deren erforderliches fachliches Niveau für den erkennenden Senat auch nicht zu verneinen war – bei Zusammenschau klare Sachverhaltselemente und waren auch überdies schlüssig, nachvollziehbar und auch sonst nicht zu beanstanden; von den Parteien, insb. bei Berücksichtigung der von den beschwerdeführenden Parteien innerhalb der nach § 40 Abs. 5 dritter Satz UVP-G 2000 gesetzten Fristen vorgebrachten sachverhaltsbezogenen Ausführungen (wie auch angebotener Beweise) wurde nicht aufgezeigt, dass anderslautende oder weitere Sachverhaltsfeststellungen zu treffen waren. Das BVwG sah sich angesichts dieser Vorbringen und Beweise auch nicht gehalten, weitere Ermittlungsschritte zur Sachverhaltsklärung zu setzen.

Erwogen bzw. beachtet wurde dabei insb. Folgendes:

3.5.2. Bereits im SV-Gutachten 2 kam der SV8, nach eingehender Auseinandersetzung mit va. sachverhaltsbezogenen Ausführungen in den einzelnen Beschwerden wie zu berücksichtigenden Beschwerdeergänzungen (sh. SV-Gutachten 2, S. 36 ff) und unter Berücksichtigung auch va. der Vorhabensänderung 1, in einer für den erkennenden Senat schlüssigen und nachvollziehbaren Art und Weise zum Schluss, dass die Ermittlungsergebnisse aus dem verwaltungsbehördlichen Verfahren aufrecht zu erhalten sind (vgl. SV-Gutachten 2, S. 35). Der SV8 schlug auch eine weitere Maßnahme hinsichtlich der Beurteilung abfallchemischer Untersuchungen vor (vgl. SV-Gutachten 2, S. 47).

3.5.3. In der mV8 präsentierte der SV8 zusammengefasst seine wesentlichen Ermittlungsergebnisse in klarer, nachvollziehbarer und schlüssiger Weise; dies vor dem Hintergrund von Äußerungen beschwerdeführender Parteien (oben, insb., II.1.3.40.4. und

II.1.3.40.7.; II.1.3.48. sowie II.1.3.71.) zum SV-Gutachten 2 aber auch einer Äußerung der PW mit geänderten Informationen hinsichtlich des Versiegelungsgrads:

3.5.3.1. Für den SV8 sei von einer „Flächenbilanz“, wonach 9,9 ha für die Bauphase und 11,5 ha für die Betrieb, in Summe 21,4 ha in Anspruch genommen würden und davon wiederum im Ist-Bestand 8 ha unversiegelt und 13,4 ha versiegelt seien (für die Wiederherstellung der Verkehrswege würden insgesamt 4,2 ha in Anspruch genommen und davon wiederum 2,7 ha im Baufeld Bahn: davon seien im Bestand: 0,1 ha unversiegelt und 1,4 ha versiegelt), auszugehen. Durch das – nunmehr „optimierte” – Vorhaben (gemeint eben die Präzisierung durch die PW) würden zusätzliche 1,2 ha versiegelt. Zusätzlich blieben 4,6 ha Ausgleichsfläche bei Versiegelung unberücksichtigt; Für die Änderung der Biotoptypen in Flächen mit höherer Biodiversität sei eine Maßnahme formuliert worden. Die Flächenermittlung sei fachlich und methodisch nachvollziehbar (vgl. zu alldem VHS8, S. 58 und va. auch Beilage ./8).

3.5.3.2. Auf Vorhalt durch das BVwG, warum in Äußerungen beschwerdeführender Parteien von anderen Werten hinsichtlich der Versiegelung ausgegangen werde, hielt der SV8, klar und nachvollziehbar, fest, dass der größte Unterschied (der Sichtweisen) in den durch das Bahnbauvorhaben zusätzlich benötigten Flächen bedingt sei. Dabei handle es sich um Flächen, die innerhalb der Gebiete der Projektumhüllenden liegen, aber nicht den eigentlichen Bahnkörper betreffen würden, wie zB Flächen für die Wiederherstellung der Verkehrswege (vgl. VHS8, S. 58).

3.5.3.3. Nachdem die bP4 in der Folge darlegte, man könne eine Abweichung von mehreren Tausend Quadratmetern von den Zahlen der PW – die auch der SV8 bestätigt habe – darstellen, entgegnete die PW mit umfangreichen Ausführungen, wie sie bei der Flächenbilanzierung und Bewertung versiegelter Flächen vorgegangen war. Sie wies dazu insb. auf eine „Richtlinie“ („belebter Boden“) hin. Bezugnehmend auf die Äußerung der bP4 legte der SV8 sodann dar, dass diese wohl davon ausgehe, dass bestimmte Flächen die einzig versiegelten Flächen im Ist-Bestand und auch im umgesetzten Projekt seien. Doch seien, was auch die PW erklärt habe, noch andere Flächen miteinzubeziehen. Für ihn gebe es „keine Zweifel“ an der (gemeint: von der PW) gewählten Methodik zur Flächenermittlung, die gewählt und verwendet wurde; wobei der Sachverständige dabei auch auf den UVE-Leitfaden als herangezogene Fachgrundlage hinwies (vgl. VHS8, S. 60).

3.5.3.4. Der SV8 klärte auch – nach erklärten Äußerungen der PW und unter Bezugnahme insb. auch auf das Dokument ON 311 – in einer für den erkennenden Senat durchgängig klaren, schlüssigen und nachvollziehbaren Art und Weise gegenüber den – weitwendigen – jedoch zumindest was die Tatsachenbehauptungen in der mV8 betrifft, durchgängig laienhaft

gebliebenen, also nicht durch Privatsachverstand bzw. Sachkunde unterlegten Ausführungen der bP4 und bP6 auf, wie unterschiedliche Flächenangaben sich in der UVE zu sehen seien (vgl. VHS8, S. 60 bis 64).

IZm insb. mit Kleingärtenflächen (bzw. dem Versiegelungsgrad durch diese) und nach Darlegungen der PW über die herangezogene Erhebungsmethodik (diese wäre das System „ARCGIS“ gewesen) und Parkflächen legte der SV8 auch noch in jedenfalls klarer und nachvollziehbarer Art und Weise dar, wovon – also von welchen Prämissen – er hinsichtlich der Ausweisung versiegelter („Bodenversiegelung“) und unversiegelter („Unversiegelte Flächen“) Flächen ausgegangen sei, welche Informationen (Luftbilder und ausgewiesene Projekt- und Bauumhüllenden) er herangezogen habe und weshalb – auch ihm aufgefallene Differenzen – unbeachtlich gewesen seien (vgl. VHS8, S. 65 bis 74, insb. S. 70). Der SV8 klärte insb. durch die Erklärung auf, dass er auf die Größenordnung des Vorhabens hinwies und dabei Methodiken verwendet werden könnten, bei der charakteristische Flächen vor Ort bewertet und mit Hilfe von vergleichbaren Flächen hochrechnet würden; dadurch sei etwa eine detaillierte Vermessung und Kartierung von Kleingärten nicht erforderlich. Er legte auch dar, dass die Bauumhüllende (also die Projektumhüllende) aus seiner Sicht „nicht bewusst größer gewählt“ worden sei, um Flächenbilanzen „zu schönen“ (VHS8, S. 74 f sowie 76).

3.5.3.5. Im Ergebnis kam das BVwG zum Schluss, dass unter Berücksichtigung der schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen in der UVE (in der von der PW korrigierten Fassung), der dazu sowie zu den weiteren sachverhaltsbezogenen Ausführungen der bP4 wie auch der bP4 erstatteten Äußerungen bzw. Fragenbeantwortungen des SV8 und dem dabei gewonnen persönlichen Eindruck zum Schluss, dass die Flächenbilanzen wie im erwähnten Dokument ausgewiesen festzustellen waren. Dabei berücksichtigte der erkennende Senat insb., in welchem Umfang die Ausführungen der bP4 und die bP6 privatsachverständig (sachkundig) unterlegt waren und inwieweit die vorgebrachten Tatsachen als angesichts der durch Fristsetzung nach § 40 Abs. 5 UVP-G 2000 ausgelösten Eventualmaxime (also jedenfalls innerhalb der Frist zur Ergänzung der Beschwerden gegen den Bescheid 2 – abhängig davon, welchem Vollzugskompetenzbereich man den maßgeblichen Sachverhalt zum Schutzgut „Boden“ bzw. „Fläche“ zurechnet) überhaupt einer näheren Auseinandersetzung zu unterziehen waren. Vor allem war für das erkennende Gericht von Bedeutung, dass die bP4 und die bP6 mit den – im Detail durchaus umfassenden (wenngleich in Teilen ohnedies aufgrund der Verfristung nicht mehr als ermittlungs-, begründungs- oder feststellungsrelevant anzusehenden) – Behauptungen im Ergebnis nicht aufzeigen konnten, dass die von der PW für die UVE und die Beschreibung von Ist-Zustand und der mit der Verwirklichung des Vorhabens

verbundenen Auswirkungen aus fachlicher Sicht nicht gerecht gewesen oder diese Methodik nicht entsprechend umgesetzt worden wäre.

3.5.3.6. In der mV8 wurden auch der Sachverhalt betreffend die zum Immissionsschutz bzw. der dazugehörigen Beweissicherung zu setzenden Maßnahmen, einschließlich der Bestimmtheitsfrage bei der textlichen Ausgestaltung, abschließend geklärt (vgl. VHS8, S. 81 f sowie Beilage ./21 zur VHS8 [„Tischvorlage“], worin das Erörterungsergebnis ersichtlich ist).

Festzustellen war damit die Erforderlichkeit, über die im Vorhaben vorgesehene Maßnahmen hinausgehend, auch Maßnahmen durch Nebenbestimmungen vorzuschreiben.

3.6. Zu den Auswirkungen auf das Schutzgut „Wasser“:

3.6.1. Der unter II.3.6. festgestellte Sachverhalt ist eine Zusammenfassung die wesentlichen konkreten Tatsachen und beruht va. auf den Beschreibungen in der UVE (ON 201, darin va. Abschnitte 3.5, 4.3.5 und 4.4.5 sowie 6.3.6) sowie den Fachbeiträgen zu „Geotechnik und Hydrogeologie“ (ONen 312.1, 313.1. und 314.1).

Diese Tatsachen wurden auch – in jedenfalls klarer, auch schlüssiger und nachvollziehbarer, und auch sonst nicht zu beanstandender, Art und Weise – von den von der belangten Behörde 1 beauftragten Sachverständigen für im Ergebnis plausibel und nachvollziehbar befunden und jeweils auch bestätigt bzw. geschlussfolgert, dass der Untersuchungsraum nachvollziehbar und nach dem Stand der Technik abgegrenzt worden sei und die Auswirkungen des Vorhabens auf Grundwasser und Oberflächenwasser ausreichend beschrieben („dargestellt“) seien und keine Ergänzung der fachlichen Aussagen zu den Auswirkungen des Vorhabens erforderlich sei (vgl. znBU, Bd. 1, S. 264 ff, betreffend die Fragen W1, W1.1 und W2).

3.6.2. Im verwaltungsgerichtlichen Verfahren gab der SV7 nach, aus Sicht des erkennenden Senats eingehender, Auseinandersetzung mit den Beschwerden und beschwerdeergänzenden Ausführungen der bP4 und bP8 an, dass die Ermittlungsergebnisse des verwaltungsbehördlichen Verfahrens – betreffend den Sachverhalt zu den quantitativen Auswirkungen auf das Grundwasser (einschließlich der Hydrogeologie) – nicht anzupassen wären bzw. aufrechterhalten werden könnten (vgl. SV-Gutachten1, S. 101 f).

Gleichzeitig schlug der SV7 allerdings eine Modifikation einer Maßnahme betreffend die Dauer der Beobachtung des Grundwasserstands (bzw. der Grundwasserpegel) vor (vgl. SV-Gutachten 1, S. 103 f).

3.6.3. Zu einer in der Folge von der bP6 zum SV-Gutachten 1 bzw. in Vorbereitung der mV4 erstatteten Äußerungen (sh. oben insb. II.1.3.48) war zu erwägen, dass auf die darin aufgeworfenen Fragen aus Sicht des erkennenden Senats schon deshalb nicht weiter einzugehen war (bzw. allenfalls eine Auseinandersetzung damit zu erfolgen hatte), weil diese Partei sich zum relevanten Tatsachenkomplex im Zeitpunkt der gesetzten Frist zu Beschwerdeergänzung, sohin insb. nicht in beschwerdeergänzenden Ausführungen zum Bescheid 1, äußerte.

3.6.4. In der mV5 legte der SV7 schlüssig und nachvollziehbar mit Bezug auf das „Wiener Kanalsystem“ auf mehr oder weniger einmalige ganz besondere Starkregen ausgelegt sei; lediglich, wenn eine Periode von sehr großem Niederschlag wäre, dann komme es zu einem Überlauf („...gehe alles über...“) (vgl. VHS5, S. 52).

3.6.5. Aufbauend auf einer umfangreichen Erörterung in der mV5 betreffend die Frage, ob das Vorhaben betreffend den Umfang der Versickerung von bezogen auf das Vorhaben anfallenden Niederschlagswässern dem „Stand der Technik“ entspricht änderte die PW das Vorhaben durch die Vorhabensänderung 3 ab und äußerte sich auch privatsachverständig (oben II.1.3.454.

3.6.5. Im SV-Gutachten 4 setzte sich die SV12 mit insb. der Vorhabensänderung 3 wie auch den Äußerungen von PW und bP4 auseinander und kam – in einer für den erkennenden Senat schlüssigen und nachvollziehbaren Art und Weise – im Ergebnis zum Schluss, dass die vorhabensgemäße Entwässerungsplanung nicht dem Stand der Technik widerspreche; sie bezog sich dabei auf die Technikklausel in § 9b EisbG, wobei sie sich dabei erkennbar im Rahmen des Fachlichen hielt, Tatsachenausführungen tätigte und keine Rechtsfragen als solche beantwortete (vgl. SV-Gutachten 4, S. 5).

3.6.6. Das BVwG sah sich auch nicht veranlasst, aufgrund der weiteren Sachverhaltsklärung wie auch Beweisaufnahme in der mV8 von diesen Ermittlungsergebnissen Abstand zu nehmen, einen anderslautenden Sachverhalt festzustellen oder auch nur veranlasst, weitere Ermittlungsschritte zu setzen.

Dazu nun noch zu den wesentlichen Aspekten im Einzelnen:

3.6.6.1. In der mV8 präsentierte die SV12 noch einmal – unter Hinweis, dass sie sich mit der (auch privatsachverständigen) Äußerung der bP4 auseinandergesetzt habe – ihre Schlussfolgerungen zum Stand der Technik der Entwässerungsplanung des Vorhabens. Die PW wies ergänzend noch darauf hin, dass bei allen drei (neu) geplanten Haltestellen („Stationen“)

das „Schwammstadtprinzip“ integriert werde – bei der „Stranzenbergbrücke“ jedoch nur für die Gebäude an der Oberfläche (vgl. VHS8, S. 47 f sowie Beilage ./7 zur VHS8).

3.6.6.2. Eingehend auf eine in der Folge erstattete Äußerung der bP4 (bzw. deren Privatsachverständigen) – gefordert wurde ua. eine Prüfung auf alternative Sickerwasserbecken, um vollständig das oberflächenbegleitende Niederschlagswasser bei der Stranzenbergbrücke versickern zu können, bzw. es wurde auf einen Leitfaden der Stadt Wien aus dem Jahr 2018 hingewiesen – führte die SV12 va. aus, dass aus ihrer Sicht (gemeint: aus Sicht des Fachs Wasserbautechnik) es sich um eine fachgebietsübergreifende Planung handle, wobei sich der Wasserbautechniker auf die Expertise der geotechnischen Aussagen beziehe; und nach den vorliegenden diesbezüglichen Aussagen sei die vorgesehene Entwässerungsplanung nachvollziehbar. Sie wies sodann auch auf den Umstand eines im innerstädtischen Bereich zu verwirklichenden „Linienbauwerks“ (erwähnte dabei auch Maßnahmen zur Entwässerung beim [rezenten] U-Bahn-Bau in Wien) aber „konträre Ansätze“ bei Punktbauwerken hin. Sie legte auch näher dar, warum – ausgehend eben von geotechnischen Informationen – der Untergrund (dieser sei „inhomogen“ und „heterogen“) gegen weitere Versickerungen spreche.

3.6.6.3. Der SV7 ergänzte sodann, und gerade auch dies erschien dem erkennenden Senat von wesentlicher Bedeutung, unter welchen Standortbedingungen Versickerungen sinnvoll wären und die SV12 ergänzte zur Versickerungsmöglichkeit im Bereich des Planums (vgl. VHS8, S. 49).

3.6.6.4. In der Folge wies die bP4 darauf hin, dass die Wasserdurchlässigkeit des Untergrunds in der Planungsphase zu verifizieren sei – was nicht erfolgt sei. Im Baurechtsvollzug durch die Stadt Wien (gemeint damit wohl: auch sachverständig unterlegt) würden seit Jahren regelmäßig Versickerungsmaßnahmen bei Baumaßnahmen im Hochbau vorgeschrieben (vgl. dazu VHS8, S. 49 f).

3.6.6.5. Ausgehend von weiteren Ausführungen zum Umfang von Prüfungen – hingewiesen wurde auf die Abtäufung von 29 Kernbohrungen, 37 Rammsondierungen, 9 Sondierschnitzen und 18 Gleisschürfen – der Versickerungsmöglichkeiten durch die PW hielten die SV7 und SV12 sodann fest, dass die fachlichen Prüfungen durch die PW in ausreichendem Maß („für das Problem Stand der Technik ausreichend bzw. brauchbar“) vorgenommen worden sein. Auch gerade diesen Umstand hielt das BVwG für nachvollziehbar dargestellt.

3.6.6.6. In der Folge wies die bP4 – wobei diese Ausführungen allerdings nicht (mehr) privatsachverständig bzw. auch nicht sachkundig unterlegt waren – zum Ausmaß der versiegelten Fläche und der „Priorisierung“ der Stadt Wien (gemeint im zuvor bereits

erwähnten Leitfaden). Dazu wiederum führte der SV7 aus, dass Versickerungen wünschenswert seien, man sich aber auch klarwerden muss, dass bei einem exorbitanten langen Starkregenereignis die Versickerungsanlagen Zeit benötigen würden, damit das zugeführte Wasser im passenden Untergrund versickert würde – dies sei eine Funktion des Untergrunddurchlässigkeitsbeiwertes, welcher im Gebiet der zukünftigen Baustelle (gemeint also: der Ort der Vorhabensverwirklichung) sehr gering wäre. Der SV7 bestätigte sodann aber neuerlich die ausreichende Prüfung (gemeint auf die Versickerungsmöglichkeit) (vgl. zu alldem VH8, S. 52 f).

Die SV12 ergänzte dazu noch, dass hinsichtlich der Ableitung von versiegelten Flächen im Eisenbahnbau das Planum eine Dichtschichte darstelle, die über die tiefere Entwässerung zu entwässern sei Diese Dichtschichte sei im ÖBB-Regelwerk 09.04 hinsichtlich der zu entwässernden Maßnahmen ausführlich behandelt (vgl. VHS8, S. 54).

3.6.6.7. Hinsichtlich der bereits in der mV5 erörterten Frage der Aufnahmefähigkeit des Kanalnetzes wies der SV7 darauf hin, dass man überflutete Straßen über den Kanal rascher entwässern könne, als über Versickerungsanlagen; dies, weil die Anlagen eine gewisse Zeit brauchen würden, damit das Wasser im Untergrund verschwinde, der Kanal schaffe dies schneller. Die PW wies sodann darauf hin, dass eine Zustimmung des Kanalanlagenbetreibers (gemeint also: die Stadt Wien als Betreiber der Kanalisation, in welche vorhabensgemäß eingeleitet werden solle) vorliege – die bP4 brachte dazu vor, dass man sich nicht sicher sei, ob die Genehmigung den aktuellen Versiegelungszahlen zugrunde liege. Doch wies der SV7 dazu darauf hin, dass der Kanalbetreiber die Bezirke „kenne“ und „wisse“, was wo kommen könne – man könne ein Vorhaben nie auf Extremsituationen auslegen (vgl. zu alldem VHS8, S. 54 und 57).

3.6.6.7. Zum Auflagenvorschlag bezüglich der Ausdehnung des Überwachungszeitraums bis auf ein Jahr nach Inbetriebnahme „beantragte“ die bP4 „drei Jahre“. (vgl. VHS8, S. 57).

3.6.6.8. Auf die noch in der mV8 erstatteten Äußerungen der bP6 und der bP10 brauchte nicht weiter eingegangen werden; weil zum spätestmöglichen Zeitpunkt – wie hinsichtlich der bP6 bereits ausgeführt – kein entsprechendes Vorbringen erstattet worden war oder entsprechende Beweise vorgelegt wurden (sh. dazu bereits oben betreffend die bP6).

3.6.7. Vor dem Hintergrund von alldem war der Sachverhalt – wie oben unter II.3.6. auf das Wesentliche zusammengefasst dargestellt – hinsichtlich der Auswirkungen auf das Schutzgut „Wasser“ als solches (II.3.6.1. und II.3.6.2.), der Frage des Standes der Technik der Entwässerungsplanung (bzw. des Entwässerungsmanagements) des Vorhabens betreffend

Niederschlagswässer einschließlich der Erforderlichkeit weiterer Ermittlungstätigkeiten zur Untergrundbeschaffenheit und Versickerungsmöglichkeit (II.3.6.4.) sowie zur Anpassung einer Maßnahme (II.3.6.5.) festzustellen. Entscheidend war dabei für den erkennenden Senat insb. der bei der Auseinandersetzung durch den SV7 sowie den SV12 mit dem – teilweise aus Sicht des erkennenden Gerichts auf gleicher fachlicher Ebene erstatteten – Ausführungen der bP4, unter Beachtung va. auch der Gegenausführungen der PW, in der mV5 wie auch der mV8 gewonnene persönliche Eindruck. Im Ergebnis war davon auszugehen, dass die Schlussfolgerungen von SV7 und SV12 zu den zu ermittelnden Tatsachenfragen, hinsichtlich des Stands der Technik der Entwässerungsplanung wie auch der Notwendigkeit weitere Erkundigung durchzuführen, die Wahrheit gegenüber jenen der bP4 darstellen. Dabei sah es das BVwG als schlüssig und nachvollziehbar nachgewiesen an, dass die Frage der (konkret) zu ergreifenden Entwässerungsmaßnahmen (also zB das Setzen von – gegenständlich weiteren – Versickerungsmaßnahmen oder eine so genannte „Indirekteinleitung“ in die – hier öffentliche – Kanalisation) entscheidend von den vorhandenen Untergrundverhältnissen abhängen. Diese ließen gegenständlich aber keine weiteren Maßnahmen der Versickerung als angezeigt erscheinen. Auch zeigte sich nicht, dass es aus fachlicher Sicht angezeigt gewesen wäre, weitere Vorergründungen dazu vorzunehmen bzw. überzeugte das Vorbringen der bP4, wenngleich nicht zu übersehen war, dass die Behauptungen auch sachkundig vorgetragen waren, im Ergebnis nicht.

3.6.8. Auch was die Aufnahmemöglichkeit in das Kanalnetz betrifft (oben II.3.6.3.) – also einen möglichen sonstigen Abfluss von dem Vorhaben zuzurechnenden Wässern, insb. Niederschlagswässern – war im Ergebnis den schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen des SV7 in der mV5 und auch der mV8, auch bei Beachtung der Ausführungen der PW, zu folgen und festzustellen, dass mit Ausnahme von Extremsituationen davon auszugehen ist, dass das Kanalnetz in der Lage ist, auch Niederschlagswässer und sonstige Wässer – bei denen ein Ableitzusammenhang mit dem Vorhaben gegeben ist – aufzunehmen.

Das Vorbringen der bP4 zum Auflagenvorschlag selbst blieb als solches nicht auf gleicher fachlicher Ebene und unsubstantiiert.

3.6.9. Auch soweit in Beschwerden der Sachverhalt hinsichtlich der Ermittlung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Grundwasserqualität bestritten wurde (einschließlich von Beschwerdeausführungen zu den Maßnahmen) ergab das Verfahren vor dem BVwG nicht das Erfordernis, anderslautenden oder weiteren Sachverhalt festzustellen:

3.6.9.1. So kam der SV8 im SV-Gutachten 2 in – für den erkennenden Senat jedenfalls schlüssiger und nachvollziehbarer Art und Weise – zum Schluss, dass die

verwaltungsbehördlichen Ermittlungsergebnisse aufrecht zu erhalten seien. Er setzte sich dabei umfassend mit dem sachverhaltsbezogenen Vorbringen der erhobenen Beschwerden, insb. der Beschwerde 3, auseinander und legte – eingehend auch auf die Erhebungsgrundlagen – klar dar, warum von der ermittelten (Vor-)Belastung des Grundwassers auszugehen sei.

3.6.9.2. Auch die Sachverhaltserörterung in der mV8 veranlasste nicht dazu, von einem anderslautenden Ergebnis auszugehen:

a) Soweit die bP4 in der mV8 darlegte, es hätte auch – schon aufgrund von jahreszeitlichen Schwankungen – eine Bepumpung zur Plausibilitätsbeurteilung der gewonnen Informationen zum Ist-Bestand geben müssen, hielt dem die PW durch ihren UVE-Fachmann durch Hinweise auf Literaturdaten und Schöpfproben entgegen. Sie wies auch auf die Gewässerzustands-Überwachungsverordnung, eine Durchführungsverordnung zum WRG, hin und die dieser zu entnehmenden Vorgaben für Beprobungen. Die PW wies ebenfalls auf die potentiellen Belastungen für die Grundwasserchemie in der Bauphase und der Betriebsphase, nämlich Wasserhaltungen bzw. Versickerungen, hin; schon bei der Projektierung sei betreffend Maßnahmen hinsichtlich dieser Belastungsquellen von vorliegenden Informationen zum Ist-Zustand ausgegangen worden. Sodann führte der SV8 aus, dass die Datengrundlage für eine Beurteilung deshalb ausreichte, weil es in qualitativer Hinsicht keine Auswirkungen durch das Vorhaben auf das Grundwasser gebe (vgl. dazu insb. VHS8, S. 78 ff).

b) Auf einen Hinweis der bP4 zu Erhebungsstandards aus einem Leitfaden (des Umweltbundesamts) entgegnete sodann die PW mit Hinweisen auf einen anderen Leitfaden (den UVE-Leitfaden) sowie – neuerlich – die GZÜV. Die Sichtweise der PW bestätigte der SV8 im Ergebnis (vgl. VHS8, S. 80 f).

b) Im Ergebnis ging der erkennende Senat, insb. auch aufgrund des in der mV8 gewonnen persönlichen Eindrucks bei der Tatsachenklärung, davon aus, dass es der bP4 – wenngleich auf gleicher fachlicher Ebene – nicht gelang aufzuzeigen, dass die Ist-Bestandserhebung zur Grundwasserchemie nicht fachgerecht erfolgte: Wenngleich fachlich auf bestimmte Regelwerke verwiesen wurde, hielt dem die PW – und deren auf gleicher fachlicher Ebene wie die bP4 vertretene Auffassung wurde jeweils auch vom SV8 bestätigt – mit anderen Regelwerken über Erhebungsmethoden entgegen. Die Ausführungen der bP4 zeigten aber im Ergebnis nicht auf, warum dennoch auch eine Bepumpung zur Plausibilitätsbeurteilung erforderlich gewesen wäre (etwa durch den Hinweis auf ein Regelwerk, welchem zu entnehmen wäre, dass für ein Vorhaben wie das gegenständliche jedenfalls [auch] Bepumpungen durchzuführen wären). Damit konnte es auch dahinstehen, ob der Detailgrad

(insb. hinsichtlich der Methodik) des Vorbringens der bP4 nicht bereits gegenüber dem im Zeitpunkt des die bP4 treffenden Neuerungsverbots (dies war das Ende der Frist zur Konkretisierung ihrer Beschwerde gegen den Bescheid 1) als unbeachtlich zu sehen war.

3.6.9.3. In der mV8 wurden mit Bezug auf Auswirkungen auf die Grundwasserchemie auch noch die Maßnahmen, und zwar jene, die als Nebenbestimmungen vorgeschrieben werden sollten, auch insb. hinsichtlich des Vorbringens der bP10, wonach die unter Spruchpunkt IV.3.4 im Bescheid 1 vorgeschriebene Auflage „unbestimmt“ sei, erörtert: Es folgte für den erkennenden Senat, insb. auch aus den Äußerungen des SV8, daraus, dass die – sodann auch fachlich ausreichend (betreffend die textliche Gestaltung) bestimmten – Nebenbestimmungen im geänderten Spruchabschnitt IV.3.4. des Bescheid 1 (oben Spruchpunkt I.A) 1. des Erkenntnisses) entsprechend vorzuschreiben waren.

Dies war oben unter II.3.6.5. auch so festzustellen.

3.7. Zu den Auswirkungen auf das Schutzgut „Sach- und Kulturgüter“:

3.7.1. Die unter II.3.8. getroffenen Sachverhaltsfeststellungen folgen – als Zusammenfassung auf das Wesentliche bzw. die wesentlichen konkreten Tatsachen – va. aus der UVE (ON 201, sh. insb. Abschnitte 3.8, 4.3.8, 4.4.8 sowie 6.3.9) sowie dem Bericht „Sach- und Kulturgüter“ (ON 317.1).

3.7.2. Zu den Unterlagen führte die von der belangten Behörde herangezogene Sachverständige in schlüssiger und nachvollziehbarer Art und Weise aus, dass die diesen Dokumenten zu entnehmenden Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen plausibel und nachvollziehbar wären und sich aus fachlicher Sicht keine maßgeblichen Abweichungen ergeben würden; auch sei der Untersuchungsraum nachvollziehbar und nach dem Stand der Technik abgegrenzt worden und es seien die Auswirkungen des Vorhabens ausreichend dargestellt sowie eine Ergänzung der fachlichen Aussagen nicht erforderlich. Die Ausführungen der PW seien im Hinblick auf den Stand der Technik und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften als ausreichend zu bewerten (vgl. znBU, Bd. 1, S. 332 ff und 339, Antworten auf die Fragen S1, S1.1, S2 und S3).

Festgehalten wurde seitens der herangezogenen Sachverständigen in ebensolcher Art und Weise, dass zu einer geringfügigen Beeinflussung von Sachgütern durch Zerschneidungseffekte kommen werde; beschränkt großteils auf die Bauphase. Diese Beeinträchtigungen würden durch Ausgleichsmaßnahmen minimiert. In der Betriebsphase komme es zu nachhaltigen Zerschneidungseffekten für den Kfz-Verkehr, weil die beiden EKen „Jagdschloßgasse“ und „Veitingergasse“ für den MIV gesperrt werden. Diese nachteiligen Zerschneidungseffekte

können jedoch über kleinere Umwege über die Versorgungsheimstraße oder die Hietzinger Hauptstraße ausgeglichen werden. Ziel des Vorhabens seien permanente, immer offene und sichere Querungsmöglichkeiten für alle VerkehrsteilnehmerInnen – ohne Schrankenschließzeiten. Dies erfolge durch die Niveaufreimachung einzelner Eisenbahnkreuzungen wie „Auhofstraße“, „Hietzinger Hauptstraße“ und „Versorgungsheimstraße“ durch die Herstellung einer Unterführung (vgl. zu alldem znBU, Bd. 1, S. 337).

3.7.3. Auch bei Sichtung der – als ebenso schlüssig und nachvollziehbar zu befindenden – Auseinandersetzung mit Einwendungen (sh. dazu insb. znBU, Bd. 1, S. 38 f, 74, 127, 143 und 247 betreffend die Trennwirkungen durch das Vorhaben auf Querungsmöglichkeiten). Auch die Erörterungen zum Sachverhaltskomplex der Auswirkungen auf Sach- und Kulturgüter in der mündlichen Verhandlung im Verfahren vor der belangten Behörde veranlasste den Senat nicht dazu, anderslautende oder andere Feststellungen zu treffen (vgl. dazu die jeweiligen Ausführungen der von der belangten Behörde 1 iZm der [Nach-]Prüfung der Beschreibungen der PW zu den Auswirkungen der Vorhabensverwirklichung herangezogenen Sachverständigen auf den S. 195 ff der Niederschrift der mündlichen Verhandlung vom 29.06.2021 bis 02.07.2021).

3.7.4. Nach den Beschwerden (bzw. den bis zum Zeitpunkt des Neuerungsverbots erstatteten Beschwerdeergänzungen) – wobei diese in der Tatsachenfrage auch nicht auf gleicher fachlicher Ebene erfolgten – blieb der so ermittelte Sachverhalt, einschließlich jener zur Beurteilung der Auswirkungen auf den Funktionserhalt von Sachgütern, unbestritten bzw. wurde jedenfalls weder eine (fachliche) Unvollständigkeit, Unschlüssigkeit oder mangelnde Nachvollziehbarkeit aufgezeigt.

Dazu noch im Einzelnen:

3.7.4.1. So machte die bP4 (oben II.1.1.12.8. und II.1.3.14.13.) nur eine „unzureichende Stadtplanung“ geltend oder bestritt den Sachverhalt hinsichtlich der „Gleichwertigkeit der Querungen“ oder der „Trennwirkung“ mit allgemeinen Hinweisen nur unsubstantiiert bzw. nicht in einem Ausmaß – auch etwa nicht durch ein Rechenbeispiel der „Querung heute und in der Folge mit Aufzügen –, womit sie im Ergebnis aus Sicht des erkennenden Senats eine Unschlüssigkeit oder eine mangelhafte Nachvollziehbarkeit aufzeigte. Auch beschwerdeergänzend substantiierte sich das sachverhaltsbezogene Vorbringen nicht in relevantem Ausmaß (sh. oben II.1.3.14.13.) angesprochen wurde nur, dass die es nicht nachvollziehbar sei, wo die Querung „verbessert“ werde und ansonsten wurde auf das bisherige Vorbringen verwiesen). Dem von der belangten Behörde 1 ermittelten Sachverhalt

war im Übrigen hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens auf den Funktionserhalt betroffener Sachgüter (sh. dazu unten IV.3.4.8.) zu entnehmen, dass das Vorhaben sich – in einem gewissen Ausmaß – nachteilig auswirkt.

Ergänzende, allenfalls auch sachverständige, Ermittlungstätigkeiten waren aufgrund dieses Vorbringens nicht erforderlich.

3.7.4.2. Auch die bP8 (dazu insb. oben II.1.1.16. bzw. II.1.3.21.) zeigte mit ihren Hinweisen auf ein Abkommen zwischen der Stadt Wien und der PW und möglichen Abweichungen von diesem wie auch mit ihren – im Übrigen auch nicht fachkundigen – sonstigen Ausführungen nicht auf, dass der Sachverhalt zu den Auswirkungen auf Sach- und Kulturgüter nicht fachgerecht ermittelt worden wäre; insb. war aus den nicht näher substantiierten Hinweisen auf „Verschlechterungen des Verkehrsflusses“, der „Nichtnachvollziehbarkeit“ des Verkehrskonzepts („Verkehrschaos“, „Staubildungen“ bzw. einem „Mehraufkommen des MIV“) wie auch, dass „keinerlei Rücksicht auf den Denkmalschutz und erhaltungswürdige Gebäude“ genommen werde, nicht auf eine mangelnde Vollständigkeit, eine mangelnde Schlüssigkeit oder sonst mangelnde Nachvollziehbarkeit der Ermittlungsergebnisse der belangten Behörde 1 zu schließen. Jedenfalls folgte schon daraus für den erkennenden Senat kein Bedarf, ergänzende Sachverhaltsermittlungen (allenfalls auch durch Befassung eines Sachverständigen) zu den Auswirkungen auf Sach- und Kulturgüter zu tätigen.

3.7.4.3. Den gegen den Bescheid 1 gerichteten Beschwerden oder beschwerdeergänzenden Ausführungen (soweit iS der nach § 40 Abs. 5 dritter Satz UVP-G 2000 gesetzten Fristen überhaupt als rechtzeitig anzusehen) der bP6 und der bP10 war kein Vorbringen zu entnehmen, mit dem eine (fachliche) Unvollständigkeit, Unschlüssigkeit oder mangelnde Nachvollziehbarkeit des ermittelten Sachverhalts zu den Auswirkungen der Vorhabensverwirklichung auf Sach- und Kulturgüter aufgezeigt wurde.

3.7.5. Allerdings bestätigte auch die vom BVwG herangezogene SV9 im SV-Gutachten 5, dass die Ermittlungsergebnisse der belangten Behörde 1 betreffend die Auswirkungen auf das Schutzgut „Sach- und Kulturgüter“ aufrecht zu erhalten seien (vgl. SV-Gutachten 5, S. 95). Die dahingehenden Ausführungen der SV9, die sich dabei auch mit den Beschwerden und beschwerdeergänzenden Ausführungen der beschwerdeführenden Parteien auseinandersetzte, waren für das BVwG durchgängig klar, schlüssig, nachvollziehbar und auch sonst hinsichtlich des fachlichen Niveaus nicht zu beanstanden.

Allerdings schlug die SV9, was dem BVwG auch nachvollziehbar erschien, auch eine zusätzliche Maßnahme zum Kulturgüterschutz vor (vgl. SV-Gutachten 5, S. 106), wenngleich eine sonstige Abänderung der bereits im Bescheid 1 vorgesehenen Maßnahmen nicht dargelegt wurde.

In der mV8 präsentierte die SV9 auch ihrer Ermittlungsergebnisse zu den Auswirkungen auf Sach- und Kulturgüter (vgl. VHS8, S. 176, und insb. auch Beilage ./20 zur VHS8); und zwar in schlüssiger und va. nachvollziehbarer Art und Weise.

Die weitere Beweisaufnahme in der mV8 veranlasste den erkennenden Senat bei gewonnenem persönlichen Eindruck nicht dazu, von den erwähnten Ermittlungsergebnissen abzugehen; dies trifft auch auf die Erörterung zu den Maßnahmen zu, wobei das BVwG hier selbst bereits eingangs darauf hinwies, dass die im Bescheid 1 vorhandene Maßnahme zur Durchführung des Gestaltungswettbewerbs zu streichen sein werde.

3.7.6. Sohin waren die Feststellungen unter II.3.7. betreffend die Auswirkungen auf das Schutzgut „Sach- und Kulturgüter“ wie auch zu den Maßnahmen zu treffen.

3.7.7. Die Feststellung unter II.3.8.3., dass die bestehende, für den Betrieb eines Lebensmittelmarkts genutzte, im Eigentum der bP7 stehende Infrastruktur, bei Verwirklichung des Vorhabens entfernt werden müsste, ergab sich aus dem Vorhaben wie auch den – als solches auch unbestritten gebliebenen – diesbezüglichen Ausführungen der bP7; dies nicht zuletzt in deren gegen den Bescheid 1 erhobenen Beschwerde.

3.8. Zu den Auswirkungen auf das Schutzgut „Landschaft“:

3.8.1. Der unter II.3.8. festgestellte Sachverhalt zu den Auswirkungen auf das Schutzgut „Landschaft“ sowie auch zu setzenden Maßnahmen beruht auf dem betreffend dieses Sachverhaltskomplexes nicht als unvollständig, unschlüssig oder unnachvollziehbar zu erkennenden – auf der UVE aufbauenden – znBU (vgl. Bd. 1 [betreffend „Landschaft“], S. 298; S. 302 f, 319 und S. 330 f. Auf diese sachverständigen Beweisergebnisse stützte sich auch die belangte Behörde erkennbar (sh. Bescheid vom 25.03.2022, S. 127).

3.8.2. Darüber hinaus beruhen die getroffenen Tatsachenfeststellungen auch auf den schlüssigen, nachvollziehbaren und va. klaren Ausführungen der SV9 im – sich auch mit sachverhaltsbezogenen Ausführungen beschwerdeführender Parteien auseinandersetzenden – SV-Gutachten 5 sowie insb. auch den Ausführungen der SV9 in der mV8 (vgl. insb. VHS8, S. 177 sowie die Beilage ./20 zur VHS8).

Insb. ergab sich, dass im Ergebnis die Auswirkungen der Verwirklichung des Vorhabens zu „merkbar nachteiligen“ Auswirkungen auf das Schutzgut „Landschaft“ führen würde

(sh. SV-Gutachten 5, S. 106). Gleichzeitig schlug die SV9, für den erkennenden Senat auch in nachvollziehbarer Art und Weise, die Ergänzung bzw. Abänderung von Maßnahmen zum Schutz (Vermeidung bzw. Verminderung von Auswirkungen) des Schutzguts „Landschaft“ vor (vgl. SV-Gutachten 5, insb. S. 106).

3.8.3. Für den erkennenden Senat folgte im Ergebnis, dass die (soweit überhaupt als iSd nach § 40 Abs. 5 UVP-G 2000 vom BVwG gesetzten Fristen als noch rechtzeitig anzusehenden) – durchgängig nicht auf fachlicher Ebene erstatteten – Tatsachenbehauptungen nicht dazu veranlassten, anderslautende oder weitere Tatsachenfeststellungen zu treffen. Va. war nicht davon auszugehen, dass die sachverständigen Ermittlungsergebnisse, auf welche das BVwG das festgestellte Tatsachensubstrat stützte, unklar, unschlüssig, nicht nachvollziehbar oder unvollständig waren.

Zu diesen Erwägungen im Folgenden nun noch näher:

3.8.4. In ihrer Beschwerde bestritt die bP8 den von der belangten Behörde 1 ermittelten Sachverhalt. Insbesondere bestritt sie, dass die Hochtrasse im Bereich der Hietzinger Hauptstraße sowie die neue Station Hietzinger Hauptstraße massive Eingriffe in das bestehende Ortsbild mit sich bringen würden. Die hohen Lärmschutzwände würden eine dauerhafte Unterbrechung der historischen Sichtachse zwischen dem ehemaligen erzbischöflichen Palais in Ober Sankt Veit und dem Schloss Schönbrunn darstellen. Mit diesen Ausführungen vermochte die bP8 den erkennenden Senat jedoch nicht dazu zu veranlassen, von den Sachverhaltsfeststellungen im SV-Gutachten 5 abzurücken. In dieser wird schlüssig und nachvollziehbar dargelegt, dass im Abschnitt der Hochtrasse entlang der Achse der Hietzinger Hauptstraße weder das Schloss Schönbrunn noch das Erzbischöfliche Schloss in Ober Sankt Veit sichtbar sind und es somit keine bestehende Sichtverbindung zwischen den beiden genannten Objekten gibt (SV-Gutachten 5, ab S. 61 und ab S. 103).

3.8.5. Die – auch von der bP6, der bP8 und der bP10 – aufgeworfenen Beeinträchtigungen im Bereich der Haltestelle Hietzinger Hauptstraße und der dort bestehenden Sichtachsen wurden in der UVE und der UVP festgestellt. Auch in der Gutachterlichen Stellungnahme zum Beschwerdeverfahren vom 28.11.2024 legte der Sachverständige dar, dass durch die baulichen Maßnahmen – insbesondere durch die Hochlage der Bahntrasse und den neu zu errichtenden Bahnhof an der Hietzinger Hauptstraße – eine spürbare Veränderung der Umgebung und deren Lebensräume der Menschen durch eine ästhetische Veränderung des Stadtbildes erfolgt. Auch wenn keine bedeutenden fernen Sichtachsen verstellt werden, verursachen das Volumen der geplanten Hochlage und der neue Bahnhof an der Hietzinger

Hauptstraße eine Veränderung des bestehenden Stadtbildes und verändern die Wahrnehmbarkeit der angrenzenden Siedlungsgebiete sichtbar. Zur Hochlage der Bahntrasse zwischen Auhofstraße und Stadlergasse ist daher mit einer mäßigen bis hohen Eingriffserheblichkeit des Projekts in den Teilräumen 3/4 und 5/6 zu rechnen (vgl. SV-Gutachten 5, S. 82).

3.8.6. Entsprechende Maßnahmen sollen auf die Gestaltung des Bahnhofes Hietzinger Hauptstraße sowie der unmittelbaren Nahbereiche der Hochtrasse abzielen. Zudem ist auf die Abschirmung der Bahntrasse mit Grünelementen zu setzen (vgl. dazu znBU, Bd. 1, S. 303; SV-Gutachten 5, S. 83 ff). Die bP6, die bP8 und die bP10 vermochten mit ihren allgemein gehaltenen und auch nicht fachlich (dh. privatsachverständig) unterlegten Ausführungen den erkennenden Senat daher nicht dazu zu veranlassen, die Sachverhaltsfeststellungen als unvollständig, unschlüssig oder unnachvollziehbar zu befinden.

3.8.7. Die bP10 monierte, dass va. aus der in Spruchpunkt IV.1.8.2 von Bescheid 1 vorgeschriebenen Auflage nicht hervorgehe, welche konkreten Maßnahmen verpflichtend durchgeführt werden müssen, beispielsweise zur Gestaltung der trassenbegleitenden Flächen (sh. Beschwerde 9, S. 13 f). In der mV8 wurden die diesbezüglichen Einwendungen mit den Sachverständigen und der bP10 umfassend erörtert; wobei auch auf die Bestimmtheit der textlichen Ausgestaltung geachtet wurde (vgl. dazu VHS8, S. 176 bis 180). Der erkennende Senat stützt sich dabei auf die sachverständigen Beweisergebnisse, die unter anderem vorsehen, dass die Lärmschutzwände – iS der Erhaltung des Stadtbildes – besser „kaschiert“ werden (vgl. dazu VHS8, S. 180).

3.8.8. Auch die Aufnahme der Ergebnisse des SV-Gutachten 5 in der mV8 veranlasste das BVwG, insb. auch aufgrund des in der dieser Verhandlung vom erkennenden Senat gewonnenen persönlichen Eindrucks, nicht anderslautende oder weitere Sachverhaltsfeststellungen zu treffen (vgl. VHS8, S. 177 ff). Dabei konnte in der Erörterung im Ergebnis es auch dahinstehen, inwieweit man die Parteiäußerungen als sachkundig (bzw. auf gleicher fachlicher Ebene zur SV9 stehend) ansah.

In der mV8 wurden iZm den Vorhabensauswirkungen auf das Schutzgut „Landschaft“ va. die Ausführungen im SV-Gutachten 5 hinsichtlich von Maßnahmen behandelt.

Soweit die bP10 dort etwa ins Treffen führte, dass die Maßnahmen „nicht ausreichend“ wären (etwa zur „Kaschierung“ von Lärmschutzwänden [sh. jedoch dazu oben unter III.3.8.7.] oder überhaupt zur – gemeint wohl – Vermeidung von als „merkbar nachteilig“ prognostizierten Auswirkungen) war zu erwägen, dass es schon aus rechtlichen Gründen (sh. dazu unten insb.

IV.3.1.2.28.) nur erforderlich war, Sachverhalt dahingehend zu ermitteln, ob Maßnahmen in Form von Nebenbestimmungen für die Erreichung der Genehmigungsfähigkeit erforderlich waren. Dabei war aus den Ausführungen der bP10 nicht erkennbar, dass diese, insb. iZm § 18 Abs. 7 Wr NSchG und der ggst. in Mitanwendung erteilten Genehmigung für die Entfernung einer bzw. mehreren „Baumzeilen“, (auch gegenüber den Ausführungen im SV-Gutachten 5 ausreichend substantiiert) aufzeigte, dass die von der SV9 vorgeschlagenen Nebenbestimmungen nicht ausreichend wären.

3.8.9. Sohin waren die Feststellungen wie in II.3.8. zu treffen.

3.9. Zur Gesamtbewertung der Auswirkungen auf die Umwelt:

3.9.1. Der iZm der Gesamtbewertung zusammengefasst auf das Wesentliche unter II.3.9. festgestellte Sachverhalt beruht – auch als Zusammenfassung der zu den Auswirkungen auf die einzelnen, die Umwelt iSd § 1 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 ausmachenden Schutzgüter – einerseits auf der UVE wie auch der znBU andererseits.

3.9.2. Ebenso beruhen die Tatsachenfeststellungen auf den ergänzenden Ermittlungsergebnissen zu den Auswirkungen auf die Schutzgüter iSd § 1 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 im Verfahren vor dem BVwG. Danach blieben die jeweiligen Bewertungen der Auswirkungen mit Ausnahme der Auswirkungen auf das Schutzgut „Landschaft“ – auf dieses wirkt sich das Vorhaben jedenfalls „merklich nachteilig“ aus – unverändert (sh. dazu jeweils die Feststellungen zu den Auswirkungen der Vorhabensverwirklichung auf die einzelnen Schutzgüter unter II.3.1. bis II.3.8.); zu berücksichtigen war dabei allerdings, dass sich die nunmehr bei Vorhabensverwirklichung zu beachtenden Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen aufgrund der Vorhabensänderungen wie auch aufgrund der Abänderungen der Sprüche der Bescheide 1 und 2 änderten.

4. Zu den Sachverhaltsfeststellungen zu Auswirkungen auf das öffentliche Interesse (II.4.):

4.1. Die unter II.4. festgestellten Auswirkungen auf das öffentliche Interesse am Ausbau öffentlicher Verkehrsverbindungen folgt zunächst aus den Darlegungen der PW in den Projektunterlagen betreffend den Sachverhaltsbereich „Streckenplanung“ und dort dem „Bericht gem. EBEV“ (Dokument ON 411.1, darin Abschnitt 7).

4.2. Der Beitrag zu den öffentlichen Interessen durch die höhere mögliche Taktung wie auch die Barrierefreiheit wurde, in schlüssiger und nachvollziehbarer Art und Weise, durch die – sachverständigen – Ermittlungsergebnisse im Verfahren vor der belangten Behörde 1 bestätigt (vgl. znBU, Bd. 1, S. 41, zur Frage, ob das Erfordernis des Infrastrukturprojektes

dargelegt worden sei, S. 161, zur Frage, ob die von der PW vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen aus Sicht plausibel und nachvollziehbar seien, S. 205, zur Frage, ob durch das Vorhaben auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung Bedacht genommen werde).

4.3. Der Tatsachenkomplex einer besseren Barrierefreiheit (in den Stationen) gegenüber dem Ist-Bestand bzw. die verbesserte Knotenverbindlichkeit wurde in den Beschwerden aus Sicht des BVwG nicht auf gleicher fachlicher Ebene und außerdem nur unsubstantiiert bestritten jedenfalls wurde für den erkennenden Senat – auch nur im Ansatz – eine Unschlüssigkeit oder mangelnde Nachvollziehbarkeit der Tatsache an sich aufgezeigt.

4.4. Zu der von beschwerdeführenden Parteien – wenngleich auch nicht auf gleicher fachlicher Ebene – bestrittenen Möglichkeit, auf der durch das Vorhaben modifizierten Infrastruktur der Verbindungsbahn Personenzüge im 15-Minuten-Takt zu führen führte der SV6 im SV-Gutachten 1 in schlüssiger und nachvollziehbarer Art und Weise, und nach Auseinandersetzung in ebensolcher Weise mit zu diesem Sachverhaltskomplex relevantem Tatsachenvorbringen von Parteien, aus, dass der angestrebte 15-Minuten-Takt bei Realisierung des Vorhabens „realistisch“ sei. Er wies dazu insb. darauf hin, dass der derzeit existierende eingleisige Abschnitt, in dem bei Umsetzung des Fahrplanmodells die regelmäßige Zugskreuzung stattfinde, beseitigt werde und die Wendezeiten im „Bahnhof Hütteldorf“ ausreichend bemessen wären (vgl. SV-Gutachten 1, insb. S. 91 f und S. 93 f).

Auch in der mV3 legte der SV6 auf entsprechende Äußerungen und Fragen von Parteien – wobei auch hier zu berücksichtigen war, dass diese nicht auf gleicher fachlicher Ebene erstattet bzw. gestellt wurden – in einer für das erkennende Gericht schlüssigen und nachvollziehbaren Weise dar, dass und warum der 15-Minuten-Takt realistisch bzw. umsetzbar sei. Dabei war – ausgehend auch von einer zusammengefassten Präsentation der Ergebnisse des SV-Gutachten 1 durch den SV6 zur Frage des 15-Minuten-Takts (vgl. VHS3, S. 21f) – , sofern eben die Vorbringen und Fragen für die Tatsachenfrage überhaupt von Relevanz waren, insb. in Erwägung zu ziehen:

Die PW selbst gab noch einmal, in für den erkennenden Senat nicht unglaubwürdig wirkender Art und Weise, an, dass – gemeint also als Infrastrukturangebot – der 15-Minuten-Takt von Betriebsbeginn bis 23:00 bzw. 00:00 Uhr („nahe Betriebsschluss“) angeboten werden solle (vgl. insb. VHS3, S. 88).

Soweit die bP6 die Möglichkeit der 15-Minuten-Taktung nach Verwirklichung des Vorhabens in Frage stellte – va. mit dem Hinweis auf mögliche Engpässe im Bahnhof Meidling – , führte

der SV6 aus, dass die Eignung der geplanten Infrastruktur für das beabsichtigte Betriebsprogramm mit einem 15-Minuten-Intervall für die S-Bahn zu prüfen gewesen sei (vgl. VHS3, S. 55 f und Beilage ./4 zur VHS3). Die Umsetzbarkeit (des 15-Minuten-Takts) sei zumindest klar, wenn man die heutige Widmung der Gleise im „Bahnhof Meidling“ heranziehe, wenn immer dieselben Gleise zur selben Minute befahren werden; es gebe keine Abhängigkeit von der Uhrzeit des Tages; auch müssten die Züge sowieso kommen, egal zu welcher Uhrzeit, damit nämlich genau die Leistungsfähigkeit des Bahnhofes und auch der nachfolgenden Strecke unbehelligt bleiben (vgl. VHS3, S. 79 f und S. 84, zur Frage der bP6 hinsichtlich des Bahnhofs Meidlings [und dessen Kapazitäten] und des „Einfädelns“).

4.5. Es war im Ergebnis sohin auch die Möglichkeit des 15-Minuten-Takts (bzw., dass ein solcher nach Vorhabensverwirklichung realistisch ist) festzustellen.

5. Zu den sonstigen Sachverhaltsfeststellungen (II.5.):

5.1. Die Feststellungen unter II.5.1. zur Qualität der (bestehenden) Infrastruktur der Verbindungsbahn, eben insb. bezogen auf das Jahr 1989, beruhen – als Zusammenfassung auf die wesentlichen konkreten Tatsachen – auf den klaren, schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen im SV-Gutachten 3 des SV11. Die wesentlichen Schlussfolgerungen stellte der Sachverständige aus dem Eisenbahnwesen auch noch in der mündlichen Verhandlung vom 22.01.2025 zusammenfassend und ebenso auch für einen Laien klar, schlüssig und nachvollziehbar dar. Für das BVwG war klar erkennbar, dass die Ausführungen des SV11, der diesbezüglich auch nachvollziehbar Fragen beantwortete, eben auch auf die Lage im Jahr 1989 anwendbar (bzw. für die Situation in diesem Jahr relevant seien) (sh. VHS8, S. 7 ff, insb. auch Beilage ./3 zur VHS8).

Die insb. zum SV-Gutachten 3 vor und in der mV8 getätigten (auch nicht privatsachverständig und auch nicht sonst sachkundig unterlegten) Äußerungen der Parteien – diese betrafen insbesondere die Frage, ob die Verbindungsbahn im Jahr 1989 als Hochleistungsstrecke anzusehen war – vermochten im Ergebnis keine Unschlüssigkeit oder mangelnde Nachvollziehbarkeit dieser Ergebnisse (oder eine Unklarheit oder sonstige Unvollständigkeit dieser) aufzuzeigen; dies va. dann, wenn man beachtet, welche sachverhaltsbezogene Fragen (Beweisthema) das BVwG dem SV11 stellte bzw. zu welcher Beantwortung es beauftragte. Die Ausführungen des Sachverständigen aus dem Eisenbahnwesen konnten somit in ihrer Gesamtheit nicht erschüttert werden.

So legte der SV11 in der mV8 – für den erkennenden Senat bei gewonnenem persönlichem Eindruck – im Ergebnis erkennbar dar, dass sich auch durch die zu dem von ihm erstellten SV-Gutachten 3 erstatteten – wie zuvor erwähnt nicht (geeignet, dh. insb. betreffend das

Fachgebiet Eisenbahnbetrieb) privatsachverständig abgefassten – Äußerungen kein Bedarf ergebe die bisherigen Ausführungen im SV-Gutachten 3 abzuändern (sh. insb. VHS8, S. 8). Er konnte aber auch an ihn gestellte Fragen, etwa ob seine Ausführungen zur Qualifikation der Verbindungsbahn insb. auch bereits im Jahr 1989 zutrafen, zur Mehrgleisigkeit und zur Bündelung von Zügen ähnlicher Geschwindigkeit sowie zur Zielsetzung einer Hochleistungsstrecke, nachvollziehbar beantworten (vgl. dazu insb. VHS8, S. 8 bis 13).

Soweit dies in Äußerungen zum SV-Gutachten 3 wie sonstigen Ausführungen des SV11 moniert wurde ist festhalten, dass dabei auch die – unzweifelhaft vom SV11 auch getätigten – rechtlichen Ausführungen, etwa zu der aus seiner Sicht vorzunehmenden Qualifikation der Verbindungsbahn als „Hauptbahn“ (gemeint klar iSd § 4 Abs. 1 EisbG im Jahr 1989), dabei erkennbar nicht dazu veranlassten, die Feststellungen doch nicht zu treffen. So tätigte der Sachverständige in der oben erwähnten Art und Weise abgesehen davon ausreichende – dh., auch ohne die rechtlichen Ausführungen zu beachtende, – klar erkennbar vollständige und eben auch sonst nicht zu beanstandende, auch bei Zusammenschau mit den rechtlichen Ausführungen widerspruchsfrei bleibende, fachliche Ausführungen zu der ihm gestellten bzw. zu den ihm gestellten Fachfrage(n).

Nur der Vollständigkeit halber war bereits an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass es nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs – je nach Lage des Falls – unbedenklich ist, wenn ein Verwaltungsgericht eine von ihm zu lösende Rechtsfrage unter Beiziehung eines Sachverständigen bzw. auf der Basis eines eingeholten Sachverständigengutachtens beurteilt (wobei sich zu klärende Fragen auch sowohl als Rechtsfrage als auch als Fachfrage darstellen können). Im Übrigen bewirkt der Umstand, dass in einem Sachverständigengutachten eine Auseinandersetzung mit Rechtsfragen erfolgt, für sich alleine noch nicht dessen Mangelhaftigkeit. Eine solche wäre nur dann gegeben, wenn der Sachverständige an Stelle der ihm abverlangten Beurteilung von Fachfragen Rechtsfragen erörtert, nicht jedoch, wenn er neben der Beantwortung von Fachfragen in einer Art und Weise, wie das von einem Gutachten zu fordern ist, zusätzlich auf Rechtsfragen eingeht (vgl. zu alldem VwGH 19.12.2024, Ra 2024/07/0112, Rn. 28 ff, mwN).

5.2. Die Feststellung unter II.5.2., wonach das Vorhaben, und damit auch die einzelnen Maßnahmen des Vorhabens (einschließlich insb. der zu errichtenden und betreibenden Anlagen wie auch sonstiger Eingriffe in Natur und Landschaft) die Interessenslage der Stadt Wien nicht beeinträchtigt folgte für den erkennenden Senat aus den als glaubwürdig anzusehenden Ausführungen der von der Stadt Wien (gemeint als Gebietskörperschaft Land wie auch Gebietskörperschaft Gemeinde) entsandten Auskunftsperson SMEIDIBLO (einem

Mitarbeiter der Stadtbaudirektion) in der mV8 (vgl. VHS8, S. 106). Daran änderte auch der Vorhalt der bP4, wonach es „kritische Stimmen aus dem Bezirk“ gebe und der Bezirk das Vorhaben nicht unterstütze bzw. sich klar gegen dieses ausspreche, nichts (vgl. VHS8, S. 106 f). Dies galt aus Sicht des BVwG auch für die in einem Hinweis auf „strategische Papiere“ gegebene Antwort auf die Frage einer beschwerdeführenden Partei, ob sich denn die Stadt Wien zur Baumpflanzungen und Versiegelung (gemeint wohl: Entsiegelung) „bekenne“ (vgl. VHS8, S. 109).

IV. Rechtliche Beurteilung:

Zu Spruchpunkt I.A):

1. Zur Rechtslage:

Bei der Behandlung der Beschwerden waren insb. die im Folgenden wiedergegebenen Rechtsvorschriften zu beachten:

Unionsrecht

1.1. Die FFH-RL, ABl. L Nr. 206 vom 22.07.1992, S. 7, lautet idF der Richtlinie 2025/1237 des Europäischen Parlaments und des Rats vom 17.06.2025, ABl. L Nr. 1237 vom 24.06.2025, S. 1, in der deutschen Sprachfassung auszugsweise:

„in Erwägung nachstehender Gründe:

[...]

Hauptziel dieser Richtlinie ist es, die Erhaltung der biologischen Vielfalt zu fördern, wobei jedoch die wirtschaftlichen, sozialen, kulturellen und regionalen Anforderungen berücksichtigt werden sollen. Diese Richtlinie leistet somit einen Beitrag zu dem allgemeinen Ziel einer nachhaltigen Entwicklung. Die Erhaltung der biologischen Vielfalt kann in bestimmten Fällen die Fortführung oder auch die Förderung bestimmter Tätigkeiten des Menschen erfordern.

Der Zustand der natürlichen Lebensräume im europäischen Gebiet der Mitgliedstaaten verschlechtert sich unaufhörlich. Die verschiedenen Arten wildlebender Tiere und Pflanzen sind in zunehmender Zahl ernstlich bedroht. Die bedrohten Lebensräume und Arten sind Teil des Naturerbes der Gemeinschaft, und die Bedrohung, der sie ausgesetzt sind, ist oft grenzübergreifend; daher sind zu ihrer Erhaltung Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene erforderlich.

[...]

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Begriffsbestimmungen

Artikel 1

IS dieser Richtlinie bedeutet:

a) – h) [...]

i) "Erhaltungszustand einer Art": die Gesamtheit der Einfluesse, die sich langfristig auf die Verbreitung und die Größe der Populationen der betreffenden Arten in dem in Artikel 2 bezeichneten Gebiet auswirken können.

Der Erhaltungszustand wird als "günstig" betrachtet, wenn

- aufgrund der Daten über die Populationsdynamik der Art anzunehmen ist, daß diese Art ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraumes, dem sie angehört, bildet und langfristig weiterhin bilden wird, und

- das natürliche Verbreitungsgebiet dieser Art weder abnimmt noch in absehbarer Zeit vermutlich abnehmen wird und

- ein genügend großer Lebensraum vorhanden ist und wahrscheinlich weiterhin vorhanden sein wird, um langfristig ein Überleben der Populationen dieser Art zu sichern.

j) – l) [...]

m) "Exemplar": jedes Tier oder jede Pflanze - lebend oder tot - der in Anhang IV und Anhang V aufgeführten Arten, jedes Teil oder jedes aus dem Tier oder der Pflanze gewonnene Produkt sowie jede andere Ware, die aufgrund eines Begleitdokuments, der Verpackung, eines Zeichens, eines Etiketts oder eines anderen Sachverhalts als Teil oder Derivat von Tieren oder Pflanzen der erwähnten Arten identifiziert werden kann.

n) [...]

[...]

Artikel 2

(1) Diese Richtlinie hat zum Ziel, zur Sicherung der Artenvielfalt durch die Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen im europäischen Gebiet der Mitgliedstaaten, für das der Vertrag Geltung hat, beizutragen.

(2) Die aufgrund dieser Richtlinie getroffenen Maßnahmen zielen darauf ab, einen günstigen Erhaltungszustand der natürlichen Lebensräume und wildlebenden Tier- und Pflanzenarten von gemeinschaftlichem Interesse zu bewahren oder wiederherzustellen.

(3) Die aufgrund dieser Richtlinie getroffenen Maßnahmen tragen den Anforderungen von Wirtschaft, Gesellschaft und Kultur sowie den regionalen und örtlichen Besonderheiten Rechnung.

[...]

Artenschutz

Artikel 12

(1) Die Mitgliedstaaten treffen die notwendigen Maßnahmen, um ein strenges Schutzsystem für die in Anhang IV Buchstabe a) genannten Tierarten in deren natürlichen Verbreitungsgebieten einzuführen; dieses verbietet:

a) alle absichtlichen Formen des Fangs oder der Tötung von aus der Natur entnommenen Exemplaren dieser Arten;

b) jede absichtliche Störung dieser Arten, insbesondere während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten;

c) jede absichtliche Zerstörung oder Entnahme von Eiern aus der Natur;

d) jede Beschädigung oder Vernichtung der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten.

(2) Für diese Arten verbieten die Mitgliedstaaten Besitz, Transport, Handel oder Austausch und Angebot zum Verkauf oder Austausch von aus der Natur entnommenen Exemplaren; vor Beginn der Anwendbarkeit dieser Richtlinie rechtmäßig entnommene Exemplare sind hiervon ausgenommen.

(3) Die Verbote nach Absatz 1 Buchstaben a) und b) sowie nach Absatz 2 gelten für alle Lebensstadien der Tiere im Sinne dieses Artikels.

(4) [...]

Artikel 13

(1) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um ein striktes Schutzsystem für die in Anhang IV Buchstabe b) angegebenen Pflanzenarten aufzubauen, das folgendes verbietet:

a) absichtliches Pflücken, Sammeln, Abschneiden, Ausgraben oder Vernichten von Exemplaren solcher Pflanzen in deren Verbreitungsräumen in der Natur;

b) Besitz, Transport, Handel oder Austausch und Angebot zum Verkauf oder zum Austausch von aus der Natur entnommenen Exemplaren solcher Pflanzen; vor Beginn der Anwendbarkeit dieser Richtlinie rechtmäßig entnommene Exemplare sind hiervon ausgenommen.

(2) Die Verbote nach Absatz 1 Buchstaben a) und b) gelten für alle Lebensstadien der Pflanzen im Sinne dieses Artikels.

[...]

Artikel 16

(1) Sofern es keine anderweitige zufriedenstellende Lösung gibt und unter der Bedingung, daß die Populationen der betroffenen Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet trotz der Ausnahmeregelung ohne Beeinträchtigung in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen, können die Mitgliedstaaten von den Bestimmungen der Artikel 12, 13 und 14 sowie des Artikels 15 Buchstaben a) und b) im folgenden Sinne abweichen:

a) – b) [...]

c) im Interesse der Volksgesundheit und der öffentlichen Sicherheit oder aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art oder positiver Folgen für die Umwelt;

d) – e) [...]“

1.2. Die SUP-RL, ABl. L Nr. 197 vom 21.07.2001, S. 30 bis 37, lautet in der deutschen Sprachfassung auszugsweise:

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

IS dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

a) "Pläne und Programme" Pläne und Programme, einschließlich der von der Europäischen Gemeinschaft mitfinanzierten, sowie deren Änderungen,

- die von einer Behörde auf nationaler, regionaler oder lokaler Ebene ausgearbeitet und/oder angenommen werden oder die von einer Behörde für die Annahme durch das Parlament oder die Regierung im Wege eines Gesetzgebungsverfahrens ausgearbeitet werden und

- die aufgrund von Rechts- oder Verwaltungsvorschriften erstellt werden müssen;

b) – d) […]

Artikel 3

Geltungsbereich

(1) Die unter die Absätze 2 bis 4 fallenden Pläne und Programme, die voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben, werden einer Umweltprüfung nach den Artikeln 4 bis 9 unterzogen.

(2) Vorbehaltlich des Absatzes 3 wird eine Umweltprüfung bei allen Plänen und Programmen vorgenommen,

a) die in den Bereichen Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Fischerei, Energie, Industrie, Verkehr, Abfallwirtschaft, Wasserwirtschaft, Telekommunikation, Fremdenverkehr, Raumordnung oder Bodennutzung ausgearbeitet werden und durch die der Rahmen für die künftige Genehmigung der in den Anhängen I und II der Richtlinie 85/337/EWG aufgeführten Projekte gesetzt wird oder

b) bei denen angesichts ihrer voraussichtlichen Auswirkungen auf Gebiete eine Prüfung nach Artikel 6 oder 7 der Richtlinie 92/43/EWG für erforderlich erachtet wird.

(3) – (7) […]

(8) Die folgenden Pläne und Programme unterliegen dieser Richtlinie nicht:

- Pläne und Programme, die ausschließlich Zielen der Landesverteidigung oder des Katastrophenschutzes dienen;

- Finanz- oder Haushaltspläne und -programme.

(9) [...]

[...]

Artikel 4

Allgemeine Verpflichtungen

(1) Die Umweltprüfung nach Artikel 3 wird während der Ausarbeitung und vor der Annahme eines Plans oder Programms oder dessen Einbringung in das Gesetzgebungsverfahren durchgeführt.

(2) – (3) [...]

Artikel 13

Umsetzung der Richtlinie

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie vor dem 21. Juli 2004 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

(2) [...]

(3) Die Verpflichtung nach Artikel 4 Absatz 1 gilt für die Pläne und Programme, deren erster förmlicher Vorbereitungsakt nach dem in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Zeitpunkt erstellt wird. Pläne und Programme, deren erster förmlicher Vorbereitungsakt vor diesem Zeitpunkt liegt und die mehr als 24 Monate danach angenommen oder in das Gesetzgebungsverfahren eingebracht werden, unterliegen der Verpflichtung von Artikel 4 Absatz 1, es sei denn, die Mitgliedstaaten entscheiden im Einzelfall, dass dies nicht durchführbar ist, und unterrichten die Öffentlichkeit über ihre Entscheidung.

(4) [...]"

1.3. Zu den unionsrechtlichen Vorschriften betreffend die UVP:

Die UVP-RL, ABl. L Nr. 26 vom 28.01.2012, S. 1, lautet in der deutschen Sprachfassung – mit Ausnahme der im folgenden wiedergegebenen Erwägungsgründen – idF der Richtlinie 2014/52/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16.04.2014, ABl. L Nr. 124 vom 25.04.2014, S. 1, wie folgt:

„[...]

in Erwägung nachstehender Gründe:

[...]

(14) Die Umweltauswirkungen eines Projekts sollten mit Rücksicht auf folgende Bestrebungen geprüft werden: die menschliche Gesundheit zu schützen, durch eine Verbesserung der Umweltbedingungen zur Lebensqualität beizutragen, für die Erhaltung der Artenvielfalt zu

sorgen und die Reproduktionsfähigkeit des Ökosystems als Grundlage allen Lebens zu erhalten.

[...]

Artikel 3

(1) Die Umweltverträglichkeitsprüfung identifiziert, beschreibt und bewertet in geeigneter Weise nach Maßgabe eines jeden Einzelfalls die unmittelbaren und mittelbaren erheblichen Auswirkungen eines Projekts auf folgende Faktoren:

a) Bevölkerung und menschliche Gesundheit;

b) biologische Vielfalt, unter besonderer Berücksichtigung der gemäß der Richtlinie 92/43/EWG und der Richtlinie 2009/147/EG geschützten Arten und Lebensräume;

c) Fläche, Boden, Wasser, Luft und Klima;

d) Sachgüter, kulturelles Erbe und Landschaft;

e) Wechselbeziehung zwischen den unter den Buchstaben a bis d genannten Faktoren.

(2) [...]

[...]

Artikel 5

(1) Ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, so erstellt der Projektträger einen UVP-Bericht und legt diesen vor. Die durch den Projektträger bereitzustellenden Informationen umfassen mindestens

a) eine Beschreibung des Projekts mit Angaben zum Standort, zur Ausgestaltung, zur Größe und zu anderen einschlägigen Aspekten des Projekts,

b) eine Beschreibung der möglichen erheblichen Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt,

c) eine Beschreibung der Aspekte des Projekts und/oder der Maßnahmen, mit denen mögliche erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden, verhindert oder verringert und, wenn möglich, ausgeglichen werden sollen,

d) eine Beschreibung der vom Projektträger untersuchten vernünftigen Alternativen, die für das Projekt und seine spezifischen Merkmale relevant sind, und die Angabe der wesentlichen Gründe für die getroffene Wahl unter Berücksichtigung der Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt,

e) eine nichttechnische Zusammenfassung der unter den Buchstaben a bis d genannten Angaben und

f) ergänzende Informationen gemäß Anhang IV, die für die spezifischen Merkmale eines bestimmten Projekts oder einer bestimmten Projektart und der Umweltfaktoren, die möglicherweise beeinträchtigt werden, von Bedeutung sind.

[...]

(2) [...]

(3) Zur Sicherstellung der Vollständigkeit und Qualität des UVP-Berichts

a) stellt der Projektträger sicher, dass der UVP-Bericht von kompetenten Fachleuten erstellt wird,

b) stellt die zuständige Behörde sicher, dass sie über Personal mit ausreichenden Fachkenntnissen verfügt oder erforderlichenfalls Fachkenntnisse einholt, um den UVP-Bericht zu prüfen, und

c) fordert die zuständige Behörde von dem Projektträger erforderlichenfalls ergänzende Informationen gemäß Anhang IV an, die für die Erstellung der begründeten Schlussfolgerung in Bezug auf die erheblichen Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt unmittelbar relevant sind.

(4) [...]

[...]

ANHANG IV

ANGABEN GEMÄSS ARTIKEL 5 ABSATZ 1

(ANGABEN FÜR DEN UVP-BERICHT)

1. Eine Beschreibung des Projekts, darunter insbesondere

a) eine Beschreibung des Standorts des Projekts,

b) eine Beschreibung der physischen Merkmale des gesamten Projekts, soweit relevant einschließlich der erforderlichen Abrissarbeiten, und der Anforderungen in Bezug auf den Flächenbedarf während der Bau- und der Betriebsphase,

c) eine Beschreibung der wichtigsten Merkmale der Betriebsphase des Projekts (insbesondere von Produktionsprozessen), z. B. Energiebedarf und Energieverbrauch, Art und Menge der verwendeten Materialien und natürlichen Ressourcen (einschließlich Wasser, Flächen, Boden und biologische Vielfalt),

d) eine Abschätzung, aufgeschlüsselt nach Art und Quantität, der erwarteten Rückstände und Emissionen (z. B. Verschmutzung des Wassers, der Luft, des Bodens und Untergrunds, Lärm, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlung) sowie der Menge und Arten des während der Bau- und Betriebsphase erzeugten Abfalls.

2. Eine Beschreibung der durch den Projektträger untersuchten vernünftigen Alternativen (z. B. in Bezug auf Projektdesign, Technologie, Standort, Größe und Umfang), die für das vorgeschlagene Projekt und seine spezifischen Merkmale relevant sind, und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die ausgewählte Variante einschließlich eines Vergleichs der Umweltauswirkungen.

3. Eine Beschreibung der relevanten Aspekte des aktuellen Umweltzustands (Basisszenario) und eine Übersicht über seine voraussichtliche Entwicklung bei Nichtdurchführung des Projekts, soweit natürliche Entwicklungen gegenüber dem Basisszenario mit zumutbarem Aufwand auf der Grundlage der verfügbaren Umweltinformationen und wissenschaftlichen Erkenntnissen bewertet werden können.

4. Eine Beschreibung der von dem Projekt möglicherweise erheblich beeinträchtigten Faktoren gemäß Artikel 3 Absatz 1: Bevölkerung, menschliche Gesundheit, biologische Vielfalt

(z. B. Fauna und Flora), Flächen (z. B. Flächenverbrauch), Boden (z. B. organische Substanz, Bodenerosion, Bodenverdichtung, Bodenversiegelung), Wasser (z. B. hydromorphologische Veränderungen, Quantität und Qualität), Luft, Klima (z. B. Treibhausgasemissionen, anpassungsrelevante Auswirkungen), Sachgüter, kulturelles Erbe einschließlich architektonischer und archäologischer Aspekte und Landschaft.

5. Eine Beschreibung der möglichen erheblichen Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt unter anderem infolge

a) des Baus und des Vorhandenseins des Projekts, soweit relevant einschließlich Abrissarbeiten,

b) der Nutzung der natürlichen Ressourcen, insbesondere Flächen, Boden, Wasser und biologische Vielfalt, wobei soweit möglich die nachhaltige Verfügbarkeit dieser Ressourcen zu berücksichtigen ist,

c) der Emission von Schadstoffen, Lärm, Erschütterungen, Licht, Wärme und Strahlung, der Verursachung von Belästigungen und der Beseitigung und Verwertung von Abfällen,

d) der Risiken für die menschliche Gesundheit, das kulturelle Erbe oder die Umwelt (z. B. durch Unfälle oder Katastrophen),

e) der Kumulierung der Auswirkungen mit anderen bestehenden und/oder genehmigten Projekten unter Berücksichtigung etwaiger bestehender Umweltprobleme in Bezug auf möglicherweise betroffene Gebiete mit spezieller Umweltrelevanz oder die Nutzung von natürlichen Ressourcen,

f) der Auswirkung des Projekts auf das Klima (z. B. Art und Ausmaß der Treibhausgasemissionen) und der Anfälligkeit des Projekts in Bezug auf den Klimawandel,

g) der eingesetzten Techniken und Stoffe.

Die Beschreibung der möglichen erheblichen Auswirkungen auf die Faktoren gemäß Artikel 3 Absatz 1 sollte sich auf die direkten und die etwaigen indirekten, sekundären, kumulativen, grenzüberschreitenden, kurzfristigen, mittelfristigen und langfristigen, ständigen und vorübergehenden, positiven und negativen Auswirkungen des Projekts erstrecken. Diese Beschreibung sollte den auf Unionsebene oder auf Ebene der Mitgliedstaaten festgelegten Umweltschutzzielen, die für das Projekt von Bedeutung sind, Rechnung tragen.

6. Eine Beschreibung der Methoden oder Nachweise, die zur Ermittlung und Bewertung der erheblichen Umweltauswirkungen genutzt wurden, einschließlich Einzelheiten im Hinblick auf Schwierigkeiten (z. B technische Lücken oder fehlende Kenntnisse), die bei der Zusammenstellung der erforderlichen Informationen auftraten, und die wichtigsten Unsicherheiten.

7. Eine Beschreibung der geplanten Maßnahmen, mit denen festgestellte erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden, verhindert, verringert und soweit möglich ausgeglichen werden sollen, und gegebenenfalls der geplanten Überwachungsmechanismen (z. B. der Vorbereitung einer nach Abschluss des Projekts vorzunehmenden Untersuchung). In dieser Beschreibung ist zu erläutern, inwieweit erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden, verhindert, verringert oder ausgeglichen werden, wobei sowohl die Bauphase als auch die Betriebsphase abzudecken ist.

8. [...]

9. Eine nichttechnische Zusammenfassung der gemäß Nummern 1 bis 8 übermittelten Angaben.

10. Eine Referenzliste der Quellen, die für die im Bericht enthaltenen Beschreibungen und Bewertungen herangezogen wurden.“

Die Richtlinie 2014/52/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16.04.2014 (im Folgenden: **UVP-Änd-RL**) zur Änderung der Richtlinie 2011/92/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (im Folgenden: UVP-RL), ABl. L vom 25.04.2014, S. 1, lautet in der deutschen Sprachfassung auszugsweise:

„[…]

in Erwägung nachstehender Gründe:

„(6) Die Richtlinie 2011/92/EU sollte darüber hinaus so überarbeitet werden, dass gewährleistet ist, dass in der Union der Umweltschutz verbessert, die Ressourceneffizienz gesteigert und ein nachhaltiges Wachstum gefördert wird. Dazu ist es erforderlich, die in ihr vorgesehenen Verfahren zu vereinfachen und zu harmonisieren.

(7) Im Laufe des vergangenen Jahrzehnts haben Umweltthemen wie Ressourceneffizienz und Nachhaltigkeit, Schutz der biologischen Vielfalt, Klimawandel und Unfall- und Katastrophenrisiken in der Politikgestaltung zunehmend an Bedeutung gewonnen. Sie sollten daher wichtige Bestandteile der Bewertung und Entscheidungsfindung sein.

(8) In ihrer Mitteilung vom 20. September 2011 mit dem Titel „Fahrplan für ein ressourcenschonendes Europa“ hat sich die Kommission dazu verpflichtet, bei der Überprüfung der Richtlinie 2011/92/EU weiterreichende Erwägungen zur Ressourceneffizienz und zur Nachhaltigkeit anzustellen.

(9) In der Mitteilung der Kommission vom 22. September 2006 mit dem Titel „Thematische Strategie für den Bodenschutz“ und dem Fahrplan für ein ressourcenschonendes Europa wird die Bedeutung der nachhaltigen Bodennutzung hervorgehoben und betont, dass gegen die nichtnachhaltige fortschreitende Ausweitung von Siedlungsflächen (Flächenverbrauch) vorgegangen werden muss. Darüber hinaus werden in der Abschlusserklärung der UN-Konferenz über nachhaltige Entwicklung, die vom 20. bis 22. Juni 2012 in Rio de Janeiro stattfand, die wirtschaftliche und soziale Bedeutung einer guten Land- und Bodenbewirtschaftung und die Notwendigkeit anerkannt, dringend zu handeln, um die Landverödung umzukehren. Bei öffentlichen und privaten Projekten sollten daher die Auswirkungen auf die betroffenen Flächen, insbesondere auf den Flächenverbrauch, und den Boden, einschließlich organischer Substanz, Bodenerosion, Bodenverdichtung und -versiegelung, geprüft und begrenzt werden; hierbei sind auch geeignete Landnutzungspläne und Maßnahmen auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene relevant.

[…]

(32) Die vom Projektträger gemäß Anhang IV der Richtlinie 2011/92/EU in den UVP-Bericht aufgenommenen Daten und Informationen sollten vollständig und von ausreichend hoher Qualität sein. Zur Vermeidung von Mehrfachprüfungen sollten zur Verfügung stehende einschlägige Ergebnisse anderer Prüfungen, die im Rahmen von Unionsgesetzgebung, beispielsweise der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (...) oder der Richtlinie 2009/71/Euratom, oder im Rahmen nationaler Gesetzgebung durchgeführt wurden, berücksichtigt werden.

(33) Die bei der Ausarbeitung von UVP-Berichten beteiligten Fachleute sollten qualifiziert und kompetent sein. Für den Zweck der Prüfung durch die zuständigen Behörden sind hinreichende Fachkenntnisse in dem einschlägigen Bereich des jeweiligen Projekts notwendig, um zu gewährleisten, dass die vom Projektträger bereitgestellten Informationen vollständig und von hoher Qualität sind.

[...]

3. Artikel 3 erhält folgende Fassung:

„Artikel 3

(1) Die Umweltverträglichkeitsprüfung identifiziert, beschreibt und bewertet in geeigneter Weise nach Maßgabe

eines jeden Einzelfalls die unmittelbaren und mittelbaren erheblichen Auswirkungen eines Projekts auf folgende Faktoren:

a) Bevölkerung und menschliche Gesundheit;

b) biologische Vielfalt, unter besonderer Berücksichtigung der gemäß der Richtlinie 92/43/EWG und der Richtlinie

2009/147/EG geschützten Arten und Lebensräume;

c) Fläche, Boden, Wasser, Luft und Klima;

d) Sachgüter, kulturelles Erbe und Landschaft;

e) Wechselbeziehung zwischen den unter den Buchstaben a bis d genannten Faktoren.

(2) Die in Absatz 1 genannten Auswirkungen auf die dort genannten Faktoren schließen die Auswirkungen ein,

die aufgrund der Anfälligkeit des Projekts für schwere Unfälle und/oder Katastrophen zu erwarten sind, die für das betroffene Projekt relevant sind.“

[…]

Anhang

1. […]

2. Die Anhänge III und IV erhalten folgende Fassung:

„[…]

ANHANG IV

ANGABEN GEMÄSS ARTIKEL 5 ABSATZ 1

- 101 -

(ANGABEN FÜR DEN UVP-BERICHT)

1. […]

2. Eine Beschreibung der durch den Projektträger untersuchten vernünftigen Alternativen (z. B. in Bezug auf Projektdesign, Technologie, Standort, Größe und Umfang), die für das vorgeschlagene Projekt und seine spezifischen Merkmale relevant sind, und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die ausgewählte Variante einschließlich eines Vergleichs der Umweltauswirkungen.

3. Eine Beschreibung der relevanten Aspekte des aktuellen Umweltzustands (Basisszenario) und eine Übersicht über seine voraussichtliche Entwicklung bei Nichtdurchführung des Projekts, soweit natürliche Entwicklungen gegenüber dem Basisszenario mit zumutbarem Aufwand auf der Grundlage der verfügbaren Umweltinformationen und wissenschaftlichen Erkenntnissen bewertet werden können.

4. Eine Beschreibung der von dem Projekt möglicherweise erheblich beeinträchtigten Faktoren gemäß Artikel 3 Absatz 1: Bevölkerung, menschliche Gesundheit, biologische Vielfalt (z. B. Fauna und Flora), Flächen (z. B. Flächenverbrauch), Boden (z. B. organische Substanz, Bodenerosion, Bodenverdichtung, Bodenversiegelung), Wasser (z. B. hydromorphologische Veränderungen, Quantität und Qualität), Luft, Klima (z. B. Treibhausgasemissionen, anpassungsrelevante Auswirkungen), Sachgüter, kulturelles Erbe einschließlich architektonischer und archäologischer Aspekte und Landschaft.

5. Eine Beschreibung der möglichen erheblichen Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt unter anderem infolge

a) des Baus und des Vorhandenseins des Projekts, soweit relevant einschließlich Abrissarbeiten,

b) der Nutzung der natürlichen Ressourcen, insbesondere Flächen, Boden, Wasser und biologische Vielfalt, wobei

soweit möglich die nachhaltige Verfügbarkeit dieser Ressourcen zu berücksichtigen ist,

c) der Emission von Schadstoffen, Lärm, Erschütterungen, Licht, Wärme und Strahlung, der Verursachung von Belästigungen und der Beseitigung und Verwertung von Abfällen,

d) der Risiken für die menschliche Gesundheit, das kulturelle Erbe oder die Umwelt (z. B. durch Unfälle oder Katastrophen),

e) der Kumulierung der Auswirkungen mit anderen bestehenden und/oder genehmigten Projekten unter Berücksichtigung etwaiger bestehender Umweltprobleme in Bezug auf

möglicherweise betroffene Gebiete mit spezieller Umweltrelevanz oder die Nutzung von natürlichen Ressourcen,

f) der Auswirkung des Projekts auf das Klima (z. B. Art und Ausmaß der Treibhausgasemissionen) und der Anfälligkeit des Projekts in Bezug auf den Klimawandel,

g) der eingesetzten Techniken und Stoffe.

Die Beschreibung der möglichen erheblichen Auswirkungen auf die Faktoren gemäß Artikel 3 Absatz 1 sollte sich auf die direkten und die etwaigen indirekten, sekundären, kumulativen, grenzüberschreitenden, kurzfristigen, mittelfristigen und langfristigen, ständigen und vorübergehenden, positiven und negativen Auswirkungen des Projekts erstrecken. Diese Beschreibung sollte den auf Unionsebene oder auf Ebene der Mitgliedstaaten festgelegten Umweltschutzzielen, die für das Projekt von Bedeutung sind, Rechnung tragen.

6. Eine Beschreibung der Methoden oder Nachweise, die zur Ermittlung und Bewertung der erheblichen Umweltauswirkungen genutzt wurden, einschließlich Einzelheiten im Hinblick auf Schwierigkeiten (z. B technische Lücken oder fehlende Kenntnisse), die bei der Zusammenstellung der erforderlichen Informationen auftraten, und die wichtigsten Unsicherheiten.“

Nationales Recht

1.4. Das UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993, lautet idF BGBl. I Nr. 80/2018 (§ 6) sowie BGBl. I Nr. 35/2025 (übrigen Vorschriften) auszugsweise:

„1. ABSCHNITT

Aufgabe von Umweltverträglichkeitsprüfung und Bürgerbeteiligung

§ 1. (1) Aufgabe der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ist es, unter Beteiligung der Öffentlichkeit auf fachlicher Grundlage

1. die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten, die ein Vorhaben

a) auf Menschen und die biologische Vielfalt einschließlich der, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume,

b) auf Fläche und Boden, Wasser, Luft und Klima,

c) auf die Landschaft und

d) auf Sach- und Kulturgüter

hat oder haben kann, wobei Wechselwirkungen mehrerer Auswirkungen untereinander miteinzubeziehen sind,

2. Maßnahmen zu prüfen, durch die schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden,

3. die Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Alternativen sowie die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens darzulegen und

4.bei Vorhaben, für die gesetzlich die Möglichkeit einer Enteignung oder eines Eingriffs in private Rechte vorgesehen ist, die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Standort- oder Trassenvarianten darzulegen.

(2) [...]

Begriffsbestimmungen

§ 2. (1) [...]

(2) Vorhaben ist die Errichtung einer Anlage oder ein sonstiger Eingriff in Natur und Landschaft unter Einschluss sämtlicher damit in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehender Maßnahmen. Ein Vorhaben kann eine oder mehrere Anlagen oder Eingriffe umfassen, wenn diese in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehen.

(3) Als Genehmigungen gelten die in den einzelnen Verwaltungsvorschriften für die Zulässigkeit der Ausführung eines Vorhabens vorgeschriebenen behördlichen Akte oder Unterlassungen, wie insbesondere Genehmigungen, Bewilligungen oder Feststellungen. Davon ist auch die Einräumung von Dienstbarkeiten nach § 111 Abs. 4 erster Satz des Wasserrechtsgesetzes 1959, nicht jedoch die Einräumung sonstiger Zwangsrechte erfasst.

(4) – (6) [...]

(7) Vorhaben der Energiewende sind Projekte, die der Errichtung, Erweiterung oder Änderung von Anlagen zur Erzeugung, Speicherung oder Leitung erneuerbarer Energien dienen sowie Projekte des Eisenbahnausbaus nach § 23b oder der Z 10 des Anhanges 1.

(8) [...]

[...]

Umweltverträglichkeitserklärung

§ 6. (1) Die Umweltverträglichkeitserklärung hat folgende Angaben zu enthalten:

1. Eine Beschreibung des Vorhabens nach Standort, Art und Umfang, insbesondere:

a) eine Beschreibung der physischen Merkmale des gesamten Vorhabens einschließlich allfälliger erforderlicher Abbrucharbeiten sowie des Bedarfs an Flächen und Boden während des Baus und des Betriebes;

b) eine Beschreibung der wichtigsten Merkmale während des Betriebes (zB der Produktions- oder Verarbeitungsprozesse), insbesondere hinsichtlich Art und Menge der verwendeten Materialien und natürlichen Ressourcen;

c) die Art und Menge der zu erwartenden Rückstände und Emissionen (Belastung des Wassers, der Luft, des Bodens und Untergrunds, Lärm, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlung usw.), die sich aus dem Bau und dem Betrieb ergeben;

d) die durch das Vorhaben entstehende Immissionszunahme;

e) ein Klima- und Energiekonzept: Energiebedarf, aufgeschlüsselt nach Anlagen, Maschinen und Geräten sowie nach Energieträgern, verfügbare energetische Kennzahlen, Darstellung der Energieflüsse, Maßnahmen zur Energieeffizienz; Darstellung der vom Vorhaben ausgehenden klimarelevanten Treibhausgase (§ 3 Z 3 des Emissionszertifikategesetzes) und Maßnahmen zu deren Reduktion im Sinne des Klimaschutzes; Bestätigung eines befugten Ziviltechnikers oder technischen Büros, dass die im Klima- und Energiekonzept enthaltenen Maßnahmen dem Stand der Technik entsprechen;

f) eine Darstellung der vorhabensbedingten Anfälligkeit für Risiken schwerer Unfälle oder von Naturkatastrophen sowie gegenüber Klimawandelfolgen (insbesondere aufgrund der Lage);

2. eine Beschreibung der anderen vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften realistischen Lösungsmöglichkeiten (zB in Bezug auf Projektdesign, Technologie, Standort, Dimension), der Nullvariante und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe sowie ein überblickshafter Vergleich der für die Auswahl der eingereichten Variante maßgeblichen Umweltauswirkungen; im Fall des § 1 Abs. 1 Z 4 die vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Standort- oder Trassenvarianten;

3. eine Beschreibung der voraussichtlich vom Vorhaben erheblich beeinträchtigten Umwelt, wozu insbesondere die Menschen, die biologische Vielfalt einschließlich der Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume, die in Anspruch genommenen Flächen, der Boden, das Wasser, die Luft, das Klima, die Landschaft und die Sachgüter einschließlich der Kulturgüter sowie die Wechselwirkungen zwischen diesen Schutzgütern gehören;

4. eine Beschreibung der voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt, infolge

a) des Baus und des Betriebes des Vorhabens (ua. unter Berücksichtigung der eingesetzten Techniken und Stoffe sowie der Flächeninanspruchnahme),

b) der Nutzung der natürlichen Ressourcen,

c) der Emission von Schadstoffen, Lärm, Erschütterungen, Licht, Wärme und Strahlung, der Verursachung von Belästigungen und der Art, Menge und Entsorgung von Abfällen,

d) des Zusammenwirkens der Auswirkungen mit anderen bestehenden oder genehmigten Vorhaben,

e) des vorhabensbedingten Risikos schwerer Unfälle oder von Naturkatastrophen sowie des Klimawandels

sowie eine Beschreibung der zur Ermittlung der Umweltauswirkungen angewandten Methoden;

5. eine Beschreibung der Maßnahmen, mit denen wesentliche nachteilige Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt vermieden, eingeschränkt oder, soweit möglich, ausgeglichen werden sollen und allfälliger Präventiv- oder Minderungsmaßnahmen für den Fall von schweren Unfällen oder von Naturkatastrophen, sowie allfälliger Maßnahmen zur Beweissicherung, zur begleitenden Kontrolle und zur Nachsorge. Bei Ausgleichsmaßnahmen sind jedenfalls der Maßnahmenraum sowie die Wirkungsssziele zu beschreiben;

6. eine allgemein verständliche Zusammenfassung der Informationen gemäß Z 1 bis 5;

7. Referenzangaben zu den Quellen, die für die oben angeführten Beschreibungen herangezogen wurden sowie eine kurze Angabe allfälliger Schwierigkeiten (insbesondere technische Lücken oder fehlende Daten) des Projektwerbers/der Projektwerberin bei der Zusammenstellung der geforderten Angaben;

8. einen Hinweis auf durchgeführte strategische Umweltprüfungen im Sinn der Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung von Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme, ABl. Nr. L 197 vom 21.07.2001 S. 30, mit Bezug zum Vorhaben.

(2) Der Projektwerber/die Projektwerberin hat dafür zu sorgen, dass die Umweltverträglichkeitserklärung von kompetenten Fachleuten erstellt wird. Soweit relevante Ergebnisse anderer umweltbezogener Prüfungen (insbesondere einer strategischen Umweltprüfung) oder einschlägiger Risikobewertungen vorliegen, sind diese zu berücksichtigen. Die Angaben gemäß Abs. 1 können, gemessen an den zu erwartenden Umweltauswirkungen, in „prioritär“ oder „nicht prioritär“ gegliedert und der jeweilige Untersuchungsaufwand dementsprechend abgestuft werden. Dabei kann sich der Projektwerber/die Projektwerberin mit der Behörde abstimmen. Sind einzelne Angaben nach Abs. 1 für das Vorhaben nicht relevant oder ist deren Vorlage im Hinblick auf den Kenntnisstand und die Prüfungsmethoden dem Projektwerber/der Projektwerberin billigerweise nicht zumutbar, so kann davon abgesehen werden. Dies ist in der Umweltverträglichkeitserklärung anzuführen und nachvollziehbar zu begründen (No Impact Statement). § 5 Abs. 2 bleibt unberührt. Der Projektwerber/die Projektwerberin ist nicht verpflichtet, Eingangsdaten für Berechnungen, Beurteilungen oder Modelle vorzulegen, die für die Prüfung der Umweltverträglichkeitserklärung aus fachlicher Sicht nicht erforderlich sind.

(3) [...]

Partei- und Beteiligtenstellung sowie Rechtsmittelbefugnis

§ 19. (1) 1. – 5. [...]

6. Bürgerinitiativen gemäß Abs. 4;

7. Umweltorganisationen, die gemäß Abs. 7 anerkannt wurden und

8. [...]

(3) [...]

(4) Eine Stellungnahme gemäß § 9 Abs. 5 kann durch Eintragung in eine Unterschriftenliste unterstützt werden, wobei Name, Anschrift und Geburtsdatum anzugeben und die datierte

Unterschrift beizufügen ist. Die Unterschriftenliste ist gleichzeitig mit der Stellungnahme einzubringen. Wurde eine Stellungnahme von mindestens 200 Personen, die zum Zeitpunkt der Unterstützung in der Standortgemeinde oder in einer an diese unmittelbar angrenzenden Gemeinde für Gemeinderatswahlen wahlberechtigt waren, unterstützt, dann nimmt diese Personengruppe (Bürgerinitiative) am Verfahren zur Erteilung der Genehmigung für das Vorhaben und nach § 20 als Partei teil. Als Partei ist sie berechtigt, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften als subjektives Recht im Verfahren geltend zu machen und Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht und Revision an den Verwaltungsgerichtshof sowie Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof zu erheben.

(5) – (12) [...]

[...]

3. ABSCHNITT
UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG FÜR BUNDESSTRASSEN UND HOCHLEISTUNGSSTRECKEN

[...]

Anwendungsbereich für Hochleistungsstrecken

§ 23b. (1) Für folgende Vorhaben von Hochleistungsstrecken, die nicht bloß in Ausbaumaßnahmen auf bestehenden Eisenbahnen bestehen, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung (§ 1) nach diesem Abschnitt durchzuführen:

1. Neubau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken oder ihrer Teilabschnitte, Neubau von sonstigen Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km,

2. Änderung von Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km, sofern die Mitte des äußersten Gleises der geänderten Trassen von der Mitte des äußersten Gleises der bestehenden Trasse mehr als 100 m entfernt ist.

(2) Für folgende Vorhaben von Hochleistungsstrecken ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung (§ 1) im vereinfachten Verfahren nach diesem Abschnitt durchzuführen:

1. Änderung von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken durch Änderung der Trasse oder Zulegung eines Gleises, jeweils auf einer durchgehenden Länge von weniger als 10 km,

2. a) Neubau von Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A, B, C oder E des Anhanges 2 berührt wird,

b) Änderung von Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte, wenn die Mitte des äußersten Gleises der geänderten Trasse von der Mitte des äußersten Gleises der bestehenden Trasse mehr als 100 m entfernt ist und ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A, B, C oder E des Anhanges 2 berührt wird,

c) Änderung von Eisenbahnstrecken durch Zulegung eines Gleises auf einer durchgehenden Länge von mindestens 2,5 km, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A, B, oder C des Anhanges 2 berührt wird oder

d) Änderung von Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte mit einem Verkehrsaufkommen (vor oder nach der Kapazitätserhöhung) von mindestens 60 000 Zügen/Jahr durch Erhöhung der Zugkapazität um mindestens 25%, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E des Anhanges 2 berührt wird,

jeweils wenn im Einzelfall zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der schützenswerte Lebensraum (Kategorie B des Anhanges 2) oder der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien A, C und E des Anhanges 2) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird; ausgenommen ist die Berührung von schutzwürdigen Gebieten ausschließlich durch Schutzbauten zur Beseitigung von Gefahrenbereichen oder durch auf Grund von Katastrophenfällen bedingte Umlegungen von bestehenden Trassen;

3. Vorhaben des Abs. 1 unter 10 km Länge, wenn gemeinsam mit daran unmittelbar anschließenden, noch nicht oder in den letzten 10 Jahren dem Verkehr freigegebenen Teilstücken eine durchgehende Länge von mindestens 10 km erreicht wird, und auf Grund einer Kumulierung der Auswirkungen der Teilstücke unter Zugrundelegung der Kriterien des § 3 Abs. 5 Z 1 bis 3 im Einzelfall mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen und daher eine Umweltverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben durchzuführen ist.

Bei der Entscheidung im Einzelfall ist § 24 Abs. 5 anzuwenden.

(3) – (4) [...]

Verfahren, Behörde

§ 24. (1) Wenn ein Vorhaben gemäß § 23a oder § 23b einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist, hat der Bundesminister/die Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen. In diesem Genehmigungsverfahren sind alle vom Bund zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden, auch soweit sie in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden fallen. Der Landeshauptmann kann mit der Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung, des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens und der Entscheidung ganz oder teilweise betraut werden, wenn dies im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist. Verfahren über Vorhaben des Art. 1 Abs. 1 lit. a und b der Richtlinie (EU) 2021/1187 sind von der Behörde prioritär zu behandeln und es ist für eine effiziente Durchführung Sorge zu tragen.

(2) [...]

(3) Die Landesregierung hat ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen, in dem sie alle vom Land zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen Genehmigungsbestimmungen, auch soweit sie in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde fallen, anzuwenden hat. Die Bezirksverwaltungsbehörde kann mit der Durchführung des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens und der Entscheidung ganz oder teilweise betraut werden, wenn dies im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist. Verfahren über Vorhaben des Art. 1 Abs. 1 lit. a und b der

Richtlinie (EU) 2021/1187 sind von der Behörde prioritär zu behandeln und es ist für eine effiziente Durchführung Sorge zu tragen.

(4) Die Zuständigkeit nach Abs. 1 und 3 erstreckt sich auf alle Ermittlungen, Entscheidungen und Überwachungen nach den im teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren jeweils betroffenen Verwaltungsvorschriften und auf Änderungen gemäß § 24g. Sie beginnt mit Antragstellung gemäß § 24a. Ab diesem Zeitpunkt ist in den Angelegenheiten gemäß Abs. 1 und 3 die Zuständigkeit der nach den Verwaltungsvorschriften sonst zuständigen Behörden auf die Mitwirkung an der Vollziehung dieses Bundesgesetzes eingeschränkt. Die Zuständigkeit nach Abs. 1 und 3 endet zu dem in § 24h Abs. 3 bezeichneten Zeitpunkt. Besteht der Verdacht einer Übertretung gemäß § 45 Z 2 lit. a oder b, hat die Behörde nach Abs. 1 die in § 360 Abs. 1 der Gewerbeordnung 1994 genannten Maßnahmen zu treffen.

(5) – (6)

(7) Soweit in den folgenden Bestimmungen dieses Abschnittes nicht anderes geregelt ist, sind im Verfahren nach Abs. 1 anzuwenden: § 2 (Begriffsbestimmungen) mit der Maßgabe, dass auch die Behörde nach Abs. 3 zu den mitwirkenden Behörden zählt; § 4 (Vorverfahren und Investorenservice); § 6 (Umweltverträglichkeitserklärung) mit der Maßgabe, dass die Behörde festlegen kann, dass bestimmte Angaben und Unterlagen, soweit sie nicht für eine Abschätzung der Umweltauswirkungen in diesem Verfahrensstadium notwendig sind, erst in einem späteren Genehmigungsverfahren vorzulegen sind; § 10 Abs. 1 bis 6 und 8 (grenzüberschreitende Auswirkungen); § 14 (Strukturierung des Verfahrens) und § 16 (mündliche Verhandlung und weiteres Verfahren).

(8) § 9 (öffentliche Auflage), § 9a (Auflage und Kundmachung von Edikten im Großverfahren) und § 16a (Online- oder Hybrid-Verhandlung) sind anzuwenden. Für die Entstehung der Bürgerinitiative gilt § 19 Abs. 4.

(9) Im vereinfachten Verfahren ist § 24c (Umweltverträglichkeitsgutachten) nicht anzuwenden, stattdessen gilt § 24d (zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen).

(10) – (11) [...]

Einleitung der Umweltverträglichkeitsprüfung

§ 24a. (1) Der Projektwerber/die Projektwerberin hat bei der Behörde gemäß § 24 Abs. 1 einen Genehmigungsantrag einzubringen, der die nach den in § 24 Abs. 1 genannten Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen und die Umweltverträglichkeitserklärung in der jeweils erforderlichen Anzahl enthält. Diese Dokumente sind, soweit technisch möglich, elektronisch einzubringen. Die Behörde kann weitere Vorgaben zur elektronischen Einbringung, zur Verfahrensführung, zur Strukturierung von Unterlagen und zu Mindestinhalten festlegen. Nicht als erforderlich gelten Nachweise über Berechtigungen, soweit diesbezüglich in einer Verwaltungsvorschrift die Einräumung von Zwangsrechten vorgesehen ist. Der Projektwerber/die Projektwerberin hat auch anzugeben, ob und in welcher Weise er/sie die Öffentlichkeit vom Vorhaben informiert hat. Wurde ein Mediationsverfahren durchgeführt, so sind die Ergebnisse an die Behörde gemäß § 24 Abs. 1 zu übermitteln. Projektunterlagen, die nach Auffassung des Projektwerbers/der

Projektwerberin Geschäfts- oder Betriebsgeheimnisse enthalten, sind besonders zu kennzeichnen.

(2) – (6) [...]

[...]

Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen

§ 24d. Für Vorhaben, für die eine Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren nach diesem Abschnitt durchzuführen ist, hat die nach § 24 Abs. 1 zuständige Behörde, aufbauend auf den im Rahmen der Umweltverträglichkeitserklärung oder im Verfahren erstellten oder vorgelegten oder sonstigen zum selben Vorhaben oder zum Standort der Behörde vorliegenden Gutachten und Unterlagen sowie den eingelangten Stellungnahmen und unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 24f, eine zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen vorzunehmen. § 24c Abs. 6 und 7 gilt mit der Maßgabe, dass an Stelle eines Umweltverträglichkeitsgutachtens eine zusammenfassende Bewertung erstellt wird.

[...]

Entscheidung

§ 24f. (1) Genehmigungen (Abs. 6) dürfen nur erteilt werden, wenn im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zu den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften zusätzlich nachstehende Voraussetzungen erfüllt sind:

1. Emissionen von Schadstoffen, einschließlich der Treibhausgase Kohlenstoffdioxid (CO2), Methan (CH4), Distickstoffoxid (N2O), teilhalogenierte Fluorkohlenwasserstoffe (H-FKW), perfluorierte Kohlenwasserstoffe (P-FKW), Schwefelhexafluorid (SF6) und Stickstofftrifluorid (NF3), sind nach dem Stand der Technik zu begrenzen,

2. die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die

a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden oder

b) erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder

c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinn des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen, und

3. Abfälle sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen.

Der Entscheidung sind die vom Vorhaben voraussichtlich ausgehenden Auswirkungen zugrunde zu legen.

(1a) Die Zustimmung Dritter ist insoweit keine Genehmigungsvoraussetzung, als für den betreffenden Teil des Vorhabens in einer Verwaltungsvorschrift die Möglichkeit der Einräumung von Zwangsrechten vorgesehen ist.

(2) Wird im Einzelfall durch die Verwirklichung des Vorhabens ein wesentlich größerer Kreis von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen dauerhaft entlastet als Nachbarn des Vorhabens belastet werden, so gilt die Genehmigungsvoraussetzung des Abs. 1 Z 2 lit. c als erfüllt, wenn die Belästigung der Nachbarn so niedrig gehalten wird, als dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann. Bestehen besondere Immissionsschutzvorschriften, so ist insoweit die Gefährdung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. a und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. c nach diesen Vorschriften zu beurteilen.

(3) Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (insbesondere Umweltverträglichkeitserklärung, Umweltverträglichkeitsgutachten oder zusammenfassende Bewertung, Stellungnahmen, einschließlich der Stellungnahmen und dem Ergebnis der Konsultationen nach § 10, Ergebnis einer allfälligen öffentlichen Erörterung) sind in der Entscheidung zu berücksichtigen. Durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschreibungen, insbesondere auch für Überwachungsmaßnahmen für erhebliche nachteilige Auswirkungen, Mess- und Berichtspflichten, ist zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen. Die Überwachungsmaßnahmen sind nach Art, Standort und Umfang des Vorhabens sowie Ausmaß seiner Auswirkungen auf die Umwelt angemessen festzulegen, die aufgrund der mitanzuwendenden Verwaltungsvorschriften notwendigen Maßnahmen sind hierbei zu berücksichtigen.

(4) Ergibt die Gesamtbewertung, dass durch das Vorhaben und seine Auswirkungen, insbesondere auch durch Wechselwirkungen, Kumulierung oder Verlagerungen, unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere des Umweltschutzes, schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten sind, die durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschreibungen, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können, ist der Antrag abzuweisen. Bei Vorhaben der Energiewende darf eine Abweisung nicht ausschließlich aufgrund von Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds erfolgen, wenn dies im Rahmen einer strategischen Prüfung Verkehr geprüft wurde. Im Rahmen dieser Abwägung sind auch relevante Interessen der Materiengesetze oder des Gemeinschaftsrechts, die für die Realisierung des Vorhabens sprechen, zu bewerten. Dabei gelten Vorhaben der Energiewende als in hohem öffentlichen Interesse.

(5) [...]

(6) Die nach § 24 Abs. 1 und 3 zuständigen Behörden haben die Abs. 1 bis 5, 13 und 14 anzuwenden, soweit sie für ihren Wirkungsbereich maßgeblich sind.

(7) [...]

(8) In den Genehmigungsverfahren nach Abs. 6 haben die nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften und die vom jeweiligen Verfahrensgegenstand betroffenen Personen gemäß § 19 Abs. 1 Z 1 Parteistellung. Die im § 19 Abs. 1 Z 3 bis 6 angeführten Personen haben Parteistellung nach Maßgabe des § 19 mit der Berechtigung, die Einhaltung

von Umweltschutzvorschriften als subjektives Recht im Verfahren wahrzunehmen und Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht sowie Revision an den Verwaltungsgerichtshof, Bürgerinitiativen auch Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof zu erheben. Personen gemäß § 19 Abs. 1 Z 7 und § 19 Abs. 11 haben Parteistellung nach Maßgabe des § 19 mit der Berechtigung, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften im Verfahren wahrzunehmen und Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht sowie Revision an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben. Der Standortanwalt gemäß § 19 Abs.1 Z 8 hat Parteistellung, um die Einhaltung von Vorschriften über öffentliche Interessen, die für die Verwirklichung des Vorhabens sprechen, geltend zu machen und Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht sowie Revision an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben.

(9) – (11) [...]

(12) Im Verfahren nach § 24 Abs. 1 und 3 sind weiters anzuwenden: § 17 Abs. 4 vierter und fünfter Satz (Vorratsflächen); § 17a; § 18a (Abschnittsgenehmigungen) mit der Maßgabe, dass für jede einzelne Abschnittsgenehmigung Abs. 1 bis 11, Abs. 13 und 14 sowie in Verfahren nach § 24 Abs. 1 auch § 16 Abs. 1 und 2 gilt; § 23 (Kontrollen und Duldungspflichten).

(13) Genehmigungsbescheide nach Abs. 6 sind jedenfalls bei der bescheiderlassenden Behörde und in der Standortgemeinde mindestens acht Wochen zur öffentlichen Einsicht aufzulegen. Sie haben die Entscheidungsgründe sowie Angaben über die Beteiligung der Öffentlichkeit und eine Beschreibung der wichtigsten Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Auswirkungen vermieden, verringert und überwacht sowie, soweit möglich, ausgeglichen werden, zu enthalten. Die Auflage ist in geeigneter Form, jedenfalls auch im Internet kundzumachen. Mit Ablauf von zwei Wochen nach dieser Kundmachung gilt der Bescheid auch gegenüber jenen Personen als zugestellt, die sich am UVP-Verfahren nicht oder nicht rechtzeitig (§§ 9 und 9a dieses Bundesgesetzes bzw. §§ 44a iVm 44b AVG) beteiligt und deshalb die Parteistellung verloren haben. Ab dem Tag der Kundmachung im Internet ist solchen Personen, die glaubhaft machen, dass ihnen ein Beschwerderecht zukommt, Einsicht in den Verwaltungsakt zu gewähren.

(14) – (15) [...]

[...]

Rechtsmittelverfahren

§ 40. (1) Über Beschwerden in Angelegenheiten nach diesem Bundesgesetz entscheidet das Bundesverwaltungsgericht. Dies gilt nicht in Verfahren nach § 45. Werden in einer Beschwerde Einwendungen oder Gründe erstmals vorgebracht, sind diese nicht zulässig, wenn ihr erstmaliges Vorbringen im Rechtsmittelverfahren missbräuchlich oder unredlich ist.

(2) – (4) [...]

(5) Im Verfahren über Beschwerden gegen Bescheide nach den §§ 17 bis 18b sowie 24f und 24g hat das Bundesverwaltungsgericht jedenfalls die §§ 3b, 5 Abs. 6 und 10 Abs. 4 anzuwenden. § 12 Abs. 7 ist anzuwenden. Das Bundesverwaltungsgericht kann außerdem für Konkretisierungen der Beschwerden und für sonstige Stellungnahmen und Beweisanträge angemessene Fristen setzen mit der Wirkung, dass nach Ablauf dieser Fristen erstattete Vorbringen im weiteren Verfahren nicht zu berücksichtigen sind. § 39 Abs. 3 AVG ist mit der

Maßgabe anzuwenden, dass neue Tatsachen und Beweismittel, sofern diese noch zulässigerweise vorgebracht werden können, spätestens in der mündlichen Verhandlung vorzubringen sind und der Schluss des Ermittlungsverfahrens auch für einzelne Teilbereiche der Sache erklärt werden kann. § 39 Abs. 4 erster und zweiter Satz und Abs. 5 AVG sind nicht anzuwenden.

(6) – (7) [...]

[...]

Inkrafttreten, Außerkraftreten, Übergangsbestimmungen

§ 46. (1) – (28) [...]

(29) Durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 26/2023 neu gefasste oder eingefügte Bestimmungen treten mit 23. März 2023 in Kraft. Abweichend gilt für das Inkrafttreten der näher bezeichneten durch das genannte Bundesgesetz neu gefassten oder eingefügten Bestimmungen sowie für den Übergang zur neuen Rechtslage Folgendes:

1. Auf Vorhaben, für die ein Verfahren vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Novelle gemäß den §§ 5 oder 24a eingeleitet wurde oder ein Verfahren bei den Gerichten oder Gerichtshöfen anhängig ist, sind die Bestimmungen des § 4a und des § 6 Abs. 1 Z 1 lit. g sowie die Änderungen in § 4 Abs. 1 und 2, § 6 Abs. 2, § 9 Abs. 3 Z 6 und Abs. 6, § 12 Abs. 2 und 3 Z 5, § 13 Abs. 2, § 16 Abs. 3, § 24c Abs. 2 und 3 Z 5 und § 40 Abs. 2 nicht anzuwenden.

2. – 4. [...]

(30) [...]“

1.5. Das HLG, BGBl. Nr. 135/1989, lautet idF BGBl. I Nr. 154/2004 auszugsweise:

„Erklärung zu und Bau von Hochleistungsstrecken

§ 1. (1) Die Bundesregierung kann durch Verordnung (Hochleistungsstreckenverordnung) bestehende oder geplante Eisenbahnen (Strecken oder Streckenteile einschließlich der notwendigen Eisenbahnanlagen) zu Hochleistungsstrecken erklären. Voraussetzung hiefür ist, daß diesen eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen oder für den Nahverkehr zukommt.

(2) Zu Teilen von Hochleistungsstrecken können auch bestehende oder geplante Eisenbahnen erklärt werden, wenn auf sie zwar nicht die Merkmale nach Abs. 1 zutreffen, sie aber in unmittelbarem Zusammenhang mit Hochleistungsstrecken stehen und für eine rationelle Führung des Eisenbahnbetriebes oder Eisenbahnverkehrs auf Hochleistungsstrecken benötigt werden.

§ 2. Für den Bau von und den Betrieb auf Hochleistungsstrecken gelten die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957 und des Eisenbahnenteignungsgesetzes 1954, soweit dieses Bundesgesetz nicht abweichende Regelungen enthält.

Trassengenehmigung

§ 3. (1) Für die Sicherstellung des Trassenverlaufes einer Hochleistungsstrecke, die nicht durch Ausbaumaßnahmen – wie etwa Herstellung entsprechender Bahnkörper, Fahrleitungen, Sicherungsanlagen und sonstiger für den Bau und den Betrieb von und den Betrieb auf Hochleistungsstrecken notwendiger Eisenbahnanlagen – auf bestehenden Eisenbahnen eingerichtet werden kann, bedarf es einer Trassengenehmigung, die der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie auf Antrag eines Eisenbahnunternehmens nach den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn sowie unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung (§ 4) mit Bescheid zu erteilen hat. Als Ausbaumaßnahmen sind dabei auch Trassenänderungen geringen Umfanges oder die Zulegung eines weiteren Gleises auf einer durchgehenden Länge von höchstens 10 km zu verstehen, wenn in diesen Fällen die Mitte des äußersten Gleises der geänderten Trasse von der Mitte des äußersten Gleises der bestehenden Trasse nicht mehr als 100 m entfernt ist.

(2) Sofern für den Bau oder die Änderung einer Hochleistungsstrecke oder für eine Begleitmaßnahme eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 durchzuführen ist, bedarf die Sicherstellung des Trassenverlaufes einer solchen Hochleistungsstrecke ebenfalls einer Trassengenehmigung, die durch Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie zu erteilen ist.

(3) Im Trassengenehmigungsbescheid ist der Trassenverlauf insoweit sicher zu stellen, als hiefür ein Geländestreifen festzulegen und in Planunterlagen darzustellen ist. Die Breite dieses Geländestreifens ist entsprechend den örtlichen Verhältnissen festzulegen und darf das Ausmaß nicht überschreiten, welches für die Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb von und den Betrieb auf einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind, notwendig ist, wobei für den Bahnkörper die Breite des Geländestreifens 150 m nicht überschreiten darf.

(4) Der Trassengenehmigungsbescheid ist gemeinsam mit den Planunterlagen beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, bei dem Amt der Landesregierung des örtlich berührten Bundeslandes und bei den örtlich berührten Gemeinden zur Einsicht aufzulegen.

Anhörung im Trassengenehmigungsverfahren

§ 4. (1) Vor Erlassung eines Trassengenehmigungsbescheides sind die Länder, deren örtlicher Wirkungsbereich von dem geplanten Trassenverlauf berührt wird, sowie die in ihrem Wirkungsbereich berührten gesetzlichen Interessenvertretungen zu hören. Zum Zwecke der Anhörung hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie vom Eisenbahnunternehmen zu erstellende ausreichende Planunterlagen über den Trassenverlauf zu übermitteln. Bei der Übermittlung sind die Anzuhörenden zur Stellungnahme innerhalb vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie festzulegender angemessener Fristen zu ersuchen. Die Länder sind überdies zu ersuchen, zum geplanten Trassenverlauf auch unter den Gesichtspunkten der vom Land zu besorgenden Angelegenheiten Stellung zu nehmen.

(2) In den Planunterlagen über den Trassenverlauf ist auf die Umweltverträglichkeit des Trassenverlaufes Bedacht zu nehmen und insbesondere auch auszuführen, welche Vorkehrungen vorgesehen sind, damit aus dem Bau und Betrieb von und dem Betrieb auf der geplanten Hochleistungsstrecke zu erwartende und im Verhältnis zur Art der Nutzung des

benachbarten Geländes wesentliche zusätzliche Umweltbeeinträchtigungen möglichst gering gehalten werden. Subjektive Rechte werden hiedurch nicht begründet.

(3) [...]

Rechtswirkungen einer Trassengenehmigung

§ 5. (1) Nach Erlassung des Trassengenehmigungsbescheides dürfen auf den vom künftigen Trassenverlauf betroffenen Grundstücksteilen (Hochleistungsstrecken-Baugebiet) Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen werden, keine Anlagen sonst errichtet oder geändert werden, keine Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufgenommen werden sowie keine Deponien eingerichtet oder erweitert werden; ein Entschädigungsanspruch kann hieraus nicht abgeleitet werden. Bauführungen, Anlagenerrichtungen oder -erweiterungen, die Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe sowie die Einrichtung oder Erweiterung von Deponien, die in rechtlich zulässiger Weise vor Erlassung des Trassengenehmigungsbescheids begonnen wurden, werden hievon nicht berührt.

(2) – (8) [...]“

1.5.1. Die 2. HL-VO, kundgemacht mit BGBl. Nr. 274/1989, lautet:

„Auf Grund des § 1 Abs. 1 des Hochleistungsstreckengesetzes, BGBl. Nr. 135/1989, wird verordnet:

Folgende Eisenbahnen (Strecken bzw. Streckenteile einschließlich der notwendigen Eisenbahnanlagen) werden zu Hochleistungsstrecken erklärt:

1. Raum Wien—St. Pölten;

2. Attnang/Puchheim—Staatsgrenze bei Salzburg;

3. Staatsgrenze bei Kufstein—Innsbruck— Staatsgrenze am Brenner;

4. Innsbruck—Landeck;

5. Bludenz—Staatsgrenze bei Feldkirch;

6. Villach—Staatsgrenze bei Thörl-Maglern;

7. Raum Wien—Baden—Gloggnitz;

8. Mürzzuschlag—Bruck an der Mur—Graz (einschließlich Güterterminal)—Staatsgrenze bei Spielfeld—Straß;

9. Wien—Staatsgrenze bei Nickelsdorf;

10. Bruck an der Mur—St. Michael;

11. Selzthal—Linz und Traun—Marchtrenk;

12. Wels-Passau.“

1.5.2. Die Ausführungen in dem zu dem – in der Folge auch von der BReg textlich unverändert – beschlossenen Text der 2. HL-VO lauten auszugsweise:

„Nach dem Hochleistungsstreckengesetz obliegt es der Bundesregierung, jene Eisenbahnstrecken festzulegen, die wegen ihrer besonderen internationalen oder nationalen

Verkehrsbedeutung und des Erfordernisses umfangreicher Baumaßnahmen durch Ausbau bestehender Trassen oder Neubau von Abschnitten Hochleistungsstrecken werden sollen.

Eine erste Verordnung über Hochleistungsstrecken(abschnitte) hat die Bundesregierung am 4. Juli 1989 (BGBl. Nr. 370) erlassen. Diese Verordnung beschränkte sich vorerst auf die ersten Vorhaben mit bereits festgelegter Finanzierung. Die beiliegende Verordnungsvorlage sieht eine Ergänzung auf die Strecken vor, auf welche sich die Ausbauvorhaben der ersten Phase der „Neuen Bahn“ konzentrieren. Dabei ist vorgesehen, die jeweiligen Eisenbahnachsen – zB Pyhrn – Schoberachse- mit Anschluss an die Nachbarstaaten in der vorliegenden Verordnung Verbindung mit der Verordnung vom 4 Juli dJ. zu Hochleistungsstrecken zu erklären.

Klarstellend ist anzumerken, dass der Verordnungskatalog also auch nach dieser Vorlage noch nicht erschöpfend sein kann und daß es nicht Gegenstand dieser Verordnung ist, konkrete Baumaßnahmen und deren Finanzierung bzw. Prioritäten festzulegen. Auf den nicht aufgezählten Strecken werden auch weiterhin notwendige Ausbaumaßnahmen im Verlauf der bestehenden Trassen – wobei Rechte Dritter nicht in größerem Maße berührt werden – erfolgen. Insbesondere sind dies Elektrifizierungsmaßnahmen. [...]

Was in der Begutachtung vorgebrachte Wünsche nach Einbeziehung weiterreichender Projektsvorstellungen in die Erklärung von Hochleistungsstrecken anlangt, sollen rechtzeitig Entscheidungsgrundlagen für nächste Phase der Bahnmodernisierung erstellt werden. Im einzelnen sind Studien für neue Schienenverbindungen

[...]

eingeleitet.“

1.5.3. Die 824. Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betreffend die Bestimmung des Trassenverlaufes der Verbindungsstrecke zwischen West-, Süd- und Donauländebahn („Lainzer Tunnel“) im Zuge der Hochleistungsstrecke Raum Wien—St. Pölten, kundgemacht mit BGBl. Nr. 302/1993, lautet auszugsweise:

„Auf Grund des § 3 Abs. 1 des Hochleistungsstreckengesetzes, BGBl. Nr. 135/1989, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 576/1989 wird verordnet:

Der Trassenverlauf der Verbindungsstrecke zwischen West-, Süd- und Donauländebahn („Lainzer Tunnel") im Bereich der Gemeinde Wien wird wie folgt bestimmt:

Die neu herzustellende Verbindungsstrecke zwischen der West- und Südbahn beginnt (iSder Kilometrierung) im Bereich des Bahnhofes Meidling (km 3,950 Südbahn), verläßt im Tunnel den Meidlinger Einschnitt im Bereich des Bahnhofes Unter-Hetzendorf, schwenkt unter die Verbindungsbahn ein, folgt dieser bis in den Bereich des Speisinger Bogens (S-Bahn Haltestelle Speising), unterquert den Roten Berg und den Nikolaiberg (Lainzer Tiergarten) und weiters den Wienfluß bei Wehr V. Im Bereich des Hadersdorfer Friedhofes schwenkt die neue Strecke unter die bestehende Westbahn und folgt dieser bis Hadersdorf-Weidlingau, wo sie in die Neubaustrecke Wien—St. Pölten mündet. Darüber hinaus ist die neue Verbindungsstrecke mit der bestehenden Westbahn durch Rampenbauwerke zwischen km 7,6 (Wolf in der Au) und km 11,9 (Purkersdorf-Sanatorium) verbunden.

Die neue Verbindungsstrecke setzt sich ab Bereich Hadersdorf-Weidlingau in Richtung Wurzbachtal bis zum Projektsende (= Landesgrenze) km 11,930 als Neubaustrecke nach St. Pölten fort.

Die Gütergleisverbindung zur Donauländebahn zweigt unterirdisch bei km 1,3 (= km 6,0 Donauländebahn) der neuen Verbindungsstrecke ab, schwenkt im Bereich der Oswaldgasse unter die Donauländebahn und mündet zwischen Eibesbrunnergasse und Gutheil-Schoder-Gasse in die Donauländebahn (km 8,2).

Der Geländestreifen gemäß § 3 Abs. 2 leg. cit. für den Verlauf der neu herzustellenden Trasse, der auch das Hochleistungsstrecken-Baugebiet gemäß § 5 Abs. 1 leg. cit. darstellt, ist aus den beim Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und beim Amt der Wiener Landesregierung aufliegenden Planunterlagen (Plannummer 13171/7.1 und 13172/7.2) zu ersehen. Soweit der Geländestreifen im Tunnelbereich in den Planunterlagen nicht gesondert ausgewiesen ist, beträgt dessen Breite gemessen von der projektierten Bezugsachse:

1. Für die Verbindungsstrecke von der West- zur Südbahn von km 1,50 bis 8,75 iSder

Kilometrierung links der Bahn 25 m und rechts der Bahn 60 m.

2. Für den Anschluß an die Neubaustrecke Wien—St. Pölten von km 10,15 bis km 11,93

beidseits 75 m.

3. Für die Gütergleisverbindung zur Donauländebahn von km 6,50 bis km 7,25 beidseits

40 m.“

1.6. Das EisbG, BGBl. Nr. 60/1957, lautet idF BGBl. Nr. 50/2025 auszugsweise:

„Hauptbahnen, Nebenbahnen

§ 4. (1) Hauptbahnen sind für den öffentlichen Verkehr bestimmte Schienenbahnen von größerer Verkehrsbedeutung. Dazu zählen diejenigen Schienenbahnen

1. die gemäß § 1 des Hochleistungsstreckengesetzes, BGBl. Nr. 135/1989 in der geltenden Fassung, zu Hochleistungsstrecken erklärt sind;

2. die der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie durch Verordnung zu Hauptbahnen erklärt, weil ihnen eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr – insbesondere mit internationalen Verbindungen oder im Regionalverkehr – zukommt oder sie hiefür ausgebaut werden sollen.

(2) Nebenbahnen sind für den öffentlichen Verkehr bestimmte Schienenbahnen, sofern sie nicht Hauptbahnen oder Straßenbahnen sind.

[...]

Stand der Technik

§ 9b. (1) Der Stand der Technik im Sinne dieses Bundesgesetzes ist der auf den einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhende Entwicklungsstand fortschrittlicher technologischer Verfahren, Einrichtungen, Bau- und Betriebsweisen, deren Funktionstüchtigkeit erwiesen und erprobt ist. Bei der Bestimmung des Standes der Technik sind insbesondere vergleichbare Verfahren, Einrichtungen, Bau- oder Betriebsweisen heranzuziehen und die Verhältnismäßigkeit zwischen dem Aufwand für die nach der vorgesehenen Betriebsform erforderlichen technischen Maßnahmen und dem dadurch bewirkten Nutzen für die jeweils zu schützenden Interessen zu berücksichtigen.

(2) Der Nachweis des Standes der Technik ist jedenfalls als erbracht anzusehen, soweit die Einhaltung der anerkannten Regeln der Technik nachgewiesen werden kann.

(3) Unter den im Abs. 2 genannten anerkannten Regeln der Technik sind insbesondere die geltenden einschlägigen TSI (§ 89), die in den geltenden einschlägigen TSI angeführten europäischen Normen oder, sofern keine einschlägigen TSI anwendbar sind oder keine in den geltenden einschlägigen TSI angeführten europäischen Normen zur Anwendung kommen, die einschlägigen nationalen Vorschriften und europäischen harmonisierten Normen zu verstehen.

§ 10. Eisenbahnanlagen sind Bauten, ortsfeste eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen und Grundstücke, die ganz oder teilweise, unmittelbar oder mittelbar der Abwicklung oder Sicherung des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn oder des Verkehrs auf einer Eisenbahn dienen. Ein räumlicher Zusammenhang mit der Eisenbahninfrastruktur ist nicht erforderlich.

[...]

6. Hauptstück

Pflichten des Eisenbahnunternehmens

Vorkehrungen

§ 19. (1) Ein zum Bau und zum Betrieb von Eisenbahnen berechtigtes Eisenbahnunternehmen ist verpflichtet,

1. die Eisenbahn einschließlich der zugehörigen Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel und des sonstigen Zugehörs unter Berücksichtigung der Sicherheit, der Ordnung und der Erfordernisse des Betriebes der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn zu bauen, zu erhalten, zu ergänzen und nach Maßgabe der Rechtsvorschriften und entsprechend der nach diesem Bundesgesetz erforderlichen Konzessionen, Genehmigungen und Bewilligungen zu betreiben

2. dafür zu sorgen, dass von ihm für Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn eingesetzte Eisenbahnbedienstete dafür geeignet und zuverlässig sind,

3. dafür zu sorgen, dass die Schienenfahrzeuge, Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel und sonstiges Zugehör von Personen, die zu deren Benutzung oder Betretung befugt sind, im Rahmen dieser Befugnis gefahrlos benutzt und betreten werden können,

und hat diesbezüglich die notwendigen Vorkehrungen zu treffen.

(2) Ein zum Bau und zum Betrieb von Eisenbahnen berechtigtes Eisenbahnunternehmen hat Vorkehrungen zu treffen, dass durch den Bau, Bestand oder Betrieb der Eisenbahn keine Schäden an öffentlichem und privatem Gut entstehen.

(3) Ein zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auf Eisenbahnen berechtigtes Eisenbahnunternehmen ist verpflichtet,

1. die Schienenfahrzeuge, Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel und sonstiges Zugehör unter Berücksichtigung der Sicherheit, der Ordnung und der Erfordernisse des Verkehrs auf der Eisenbahn zu bauen, zu erhalten, zu ergänzen und nach Maßgabe der Rechtsvorschriften und

entsprechend der nach diesem Bundesgesetz erforderlichen Genehmigungen und Bewilligungen zu betreiben,

2. dafür zu sorgen, dass von ihm für Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn eingesetzte Eisenbahnbedienstete dafür geeignet und zuverlässig sind,

3. dafür zu sorgen, dass die Schienenfahrzeuge, Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel und sonstiges Zugehör von Personen, die zu deren Benutzung oder Betretung befugt sind, im Rahmen dieser Befugnis gefahrlos benutzt und betreten werden können,

und hat diesbezüglich die notwendigen Vorkehrungen zu treffen.

(4) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann allgemein, für alle oder einzelne Arten von Eisenbahnen durch Verordnung bestimmen, wie die Anforderungen an die Sicherheit und Ordnung und die Erfordernisse des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen nach dem jeweiligen Stand der Technik zu erfüllen sind, und welche Vorkehrungen von den Eisenbahnunternehmen zur Wahrung der ihnen gemäß den Abs. 1 bis 3 obliegenden Verpflichtungen zu treffen sind. Er kann weiters allgemein, für alle oder einzelne Arten von Eisenbahnen durch Verordnung Anforderungen an die Ausbildung und Prüfung der für die Sicherheit verantwortlichen Eisenbahnbediensteten und derjenigen, die Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn und des Verkehrs auf einer Eisenbahn ausführen, festlegen.

[...]

Verkehrsanlagen, Wasserläufe

§ 20. (1) Verkehrsanlagen und Wasserläufe, die durch den Bau der Eisenbahn gestört oder unbenützbar werden, hat das Eisenbahnunternehmen nach dem Ergebnis des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens auf seine Kosten in geeigneter Weise wiederherzustellen. Die Anlagen und Wasserläufe sind von dem bisher hiezu Verpflichteten zu erhalten und zu erneuern. Den Teil, um den die Erhaltungs- und Erneuerungskosten durch den Bau der Eisenbahn vergrößert worden sind, hat das Eisenbahnunternehmen zu tragen. Für Bauten, die früher nicht vorhanden waren, hat das Eisenbahnunternehmen nicht nur die Kosten der ersten Herstellung, sondern auch die der künftigen Erhaltung und Erneuerung zu tragen. Diese Bestimmungen finden keine Anwendung, soweit eine andere Vereinbarung besteht oder getroffen wird.

(2) Wiederhergestellte Verkehrsanlagen und Wasserläufe sind den zur künftigen Erhaltung und Erneuerung gemäß Abs. 1 Verpflichteten förmlich zu übergeben. Wird die Übernahme verweigert, so entscheidet die Behörde nach Maßgabe des Abs. 1, in welchem Umfang die Übernahme sowie die künftige Erhaltung und Erneuerung zu erfolgen hat.

[...]

7. Hauptstück

Bau, Veränderung und Inbetriebnahme von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen und Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen

1. Abschnitt

Eisenbahnrechtliche Baugenehmigung

Erforderlichkeit einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung

§ 31. Für den Bau oder die Veränderung von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen ist die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erforderlich.

Antrag

§ 31a. (1) Die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung ist bei der Behörde zu beantragen. Dem Antrag ist ein Bauentwurf in dreifacher Ausfertigung und projektrelevante Fachgebiete umfassende Gutachten beizugeben; letztere zum Beweis, ob das Bauvorhaben dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht. Im Falle beantragter Abweichungen vom Stand der Technik sind auch die Vorkehrungen darzustellen, die sicherstellen sollen, dass trotz Abweichung vom Stand der Technik die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen an den Arbeitnehmerschutz gewährleistet sind. Wenn das Bauvorhaben eine Hauptbahn alleine oder über eine Hauptbahn hinaus gehend auch eine vernetzte Nebenbahn betrifft, ist nur ein Gutachten beizugeben, das alle projektrelevanten Fachgebiete zu umfassen hat; werden für die Erstattung dieses Gutachtens mehr als ein Sachverständiger bestellt, hat ein solches Gutachten eine allgemein verständliche Zusammenfassung zu enthalten.

(2) Als Sachverständige gemäß Abs. 1 gelten und dürfen mit der Erstattung von Gutachten beauftragt werden, sofern sie nicht mit der Planung betraut waren oder sonstige Umstände vorliegen, die die Unbefangenheit oder Fachkunde in Zweifel ziehen:

1. Anstalten des Bundes oder eines Bundeslandes;

2. akkreditierte Konformitätsbewertungsstellen oder benannte Stellen im Rahmen des fachlichen Umfanges ihrer Akkreditierung;

3. Ziviltechniker im Rahmen ihrer Befugnisse;

4. Technische Büros-Ingenieurbüros im Rahmen ihrer Fachgebiete;

5. natürliche Personen, die für die Erstattung von Gutachten der erforderlichen Art im Allgemeinen beeidet sind.

(3) Die Behörde kann nach den Erfordernissen des Einzelfalles die Beigabe einer anderen Anzahl an Bauentwurfsausfertigungen oder Ausfertigungen einzelner Bauentwurfsunterlagen festlegen.

Bauentwurf

§ 31b. (1) Aus dem Bauentwurf muss insbesondere ersichtlich sein:

1. die Lage der Eisenbahnanlagen und der in der Nähe der Eisenbahntrasse gelegenen Bauten, Verkehrsanlagen, Wasserläufe und Leitungsanlagen;

2. ein Bau- und Betriebsprogramm;

3. die erheblichen Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Umgebung;

4. die im § 31e genannten betroffenen Liegenschaften sowie die Eigentümer dieser Liegenschaften, die an diesen dinglich Berechtigten, die Wasserberechtigten und die Bergwerksberechtigten.

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann allgemein, für alle oder einzelne Arten von Eisenbahnen durch Verordnung nähere Bestimmungen über die je nach Art und Umfang des Bauvorhabens erforderlichen Unterlagen treffen.

[...]

Berührte Interessen

§ 31d. Werden durch das Bauvorhaben vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmende Interessen berührt, ist den zuständigen Dienststellen Gelegenheit zu geben, zu dem Bauvorhaben Stellung zu nehmen. Die Stellungnahme der Gemeinde erfolgt im Rahmen des eigenen Wirkungsbereiches.

Parteien

§ 31e. Parteien iSdes § 8 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991, BGBl. Nr. 51, sind der Bauwerber, die Eigentümer der betroffenen Liegenschaften, die an diesen dinglich Berechtigten, die Wasserberechtigten und die Bergwerksberechtigten. Betroffene Liegenschaften sind außer den durch den Bau selbst in Anspruch genommenen Liegenschaften auch die, die in den Bauverbotsbereich oder in den Feuerbereich zu liegen kommen, sowie die, die wegen ihrer Lage im Gefährdungsbereich Veränderungen oder Beschränkungen unterworfen werden müssen.

Genehmigungsvoraussetzungen

§ 31f. (1) Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung ist zu erteilen, wenn

1. das Bauvorhaben dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages bei der Behörde unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn entspricht,

2. vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmende Interessen durch das Bauvorhaben nicht verletzt werden oder im Falle des Vorliegens einer Verletzung solcher Interessen der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung dieser Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht und

3. eingewendete subjektiv öffentliche Rechte einer Partei nicht verletzt werden oder im Falle einer Verletzung eingewendeter subjektiv öffentlicher Rechte einer Partei dann, wenn der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der der Partei durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht.

(2) Eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für ein Bauvorhaben im Gefährdungsbereich (§ 4 Abs. 6 Z 3 des Bundesstraßengesetzes 1971-BStG 1971, BGBl. Nr. 286/1971) eines Betriebes, in dem die in Anlage 5 GewO 1994 genannten gefährlichen Stoffe mindestens in einer in dieser Anlage gegebenen Menge vorhanden sind (Seveso-Betrieb), darf überdies nur dann erteilt

werden, wenn dieser Gefährdungsbereich im Bauentwurf ausgewiesen ist und Vorkehrungen vorgesehen sind, die bewirken, dass bei Realisierung des Bauvorhabens und dessen künftigen Betriebes weder schwere Unfälle (§ 84b Z 12 GewO 1994) beim Seveso-Betrieb bewirkt noch das Risiko oder die Folgen solcher Unfälle vergrößert oder verschlimmert werden können.

(3) Vom Stand der Technik sind beantragte Abweichungen in Ausnahmefällen zulässig, wenn mit Vorkehrungen die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn auf andere Weise gewährleistet werden kann."

1.6.1. Die SchIV, BGBl. Nr. 415/1993 lautet idF BGBl. II Nr. 362/2013:

„Geltungsbereich

§ 1. (1) Diese Verordnung gilt hinsichtlich der Schallimmissionen auf Grund des Schienenverkehrs (Zugverkehrs) sowohl für den Neubau als auch für den wesentlichen Umbau von Strecken (-teilen) im Zuge von Haupt-, Neben- und Straßenbahnen gemäß §§ 4 und 5 des Eisenbahngesetzes 1957.

(2) Bauliche Maßnahmen gelten dann als wesentlicher Umbau, wenn

1. zumindest ein zusätzliches durchgehendes Gleis (Streckengleis) errichtet wird oder

2. durch die Änderung der örtlichen Lage der durchgehenden Gleise (Streckengleise) in den maßgebenden Immissionspunkten eine Erhöhung des Beurteilungspegels um mehr als zwei dB (Dezibel) eintritt.

Allgemeine Festlegungen

§ 2. (1) Hinsichtlich der schalltechnischen Begriffe, Größen und Meßverfahren gelten die Bestimmungen der ÖNORMEN S 5002 (Ausgabe 1973), S 5003, Teile 1 und 2 (Ausgabe 1974).

(3) Sämtliche Schallpegel sind unter Anwendung der Bewertungsfunktion A gemäß Verordnung des Bundesamtes für Eich- und Vermessungswesen vom 29. Juni 1979, veröffentlicht im Amtsblatt für das Eichwesen Nr. 6/79, zu bewerten.

(4) Der für die Beurteilung des Schienenverkehrslärms maßgebliche Beurteilungspegel Lr ist der um fünf dB verminderte A-bewertete energieäquivalente Dauerschallpegel LA,eq.

(5) Bei Gebäuden befindet sich der maßgebende Immissionspunkt 0,50 m außerhalb und in der Mitte des betrachteten Fensters. Bei Freiflächen (Erholungs-, Park- und Gartenanlagen), die vor Lärm zu schützen sind, ist der Immissionspunkt 1,50 m über Boden an der maßgebenden Stelle anzunehmen.

(6) Als Tagzeit gilt der Zeitraum zwischen 6 Uhr und 22 Uhr, als Nachtzeit der Zeitraum zwischen 22 Uhr und 6 Uhr.

Maßgebliche Verkehrsbelastung

§ 3. Grundlage für die Berechnung der Beurteilungspegel sind die längenbezogenen Schalleistungspegel der jeweiligen Strecken (-teile). Diese sind unter Berücksichtigung der im Betriebsprogramm festgelegten Daten und unter Bedachtnahme auf mittel- und langfristige technische und verkehrliche Entwicklungen zu ermitteln.

Immissionsgrenzwerte

§ 4. Die Immissionsgrenzwerte sind vom jeweiligen Beurteilungspegel Lr vor Realisierung der baulichen Maßnahmen abhängig und betragen

1.für die Tagzeit

– 60 dB, wenn Lr ≤ 50 dB,

– Lr + 10 dB, wenn 50 dB ≤ Lr ≤ 55 dB, sowie

– 65 dB, wenn Lr ≥ 55 dB, und

2. für die Nachtzeit

–

50 dB, wenn Lr ≤ 40 dB,

–

Lr + 10 dB, wenn 40 dB ≤ Lr ≤ 45 dB, sowie

–

55 dB, wenn Lr ≥ 45 dB.

Lärmschutzmaßnahmen

§ 5. (1) Das Eisenbahnunternehmen hat bauliche Maßnahmen (§ 1) nach dem Grundsatz auszulegen, daß Beeinträchtigungen der Wohnbevölkerung durch den Schienenverkehrslärm so weit herabgesetzt werden, als dies mit einem im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann, sofern die Beeinträchtigung nicht wegen der Art der Nutzung des benachbarten Geländes zumutbar ist.

(2) Das Eisenbahnunternehmen hat Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen, wenn die Beurteilungspegel Lr in den maßgebenden Immissionspunkten nach Realisierung der baulichen Maßnahmen (§ 1) die Immissionsgrenzwerte überschreiten und wenn zum Zeitpunkt der Erteilung der Baugenehmigung für ein von den Immissionen betroffenes Gebäude nicht bekannt sein konnte, daß in diesem Bereich mit erheblichen Lärmbelästigungen durch den Schienenverkehr gerechnet werden muß.

(3) Der erforderliche Lärmschutz gegen Beeinträchtigungen der Wohnbevölkerung durch den Schienenverkehrslärm ist vornehmlich durch bahnseitige Maßnahmen sicherzustellen. Wenn die für die bahnseitigen Maßnahmen aufzuwendenden Kosten das Dreifache der Herstellungskosten objektseitiger Maßnahmen übersteigen, sind grundsätzlich objektseitige Maßnahmen zu setzen; hievon kann im Einzelfall insofern abgegangen werden, als eine Abwägung der berührten Interessen einen größeren Vorteil für die Öffentlichkeit ergibt.

(4) Als bahnseitige Maßnahmen gelten insbesondere Lärmschutzwände, Lärmschutzwälle, Grünverbauungen und Kombinationen derselben. Ein unmittelbarer örtlicher Zusammenhang mit dem Bahnkörper ist nicht erforderlich, sofern sich andere Anordnungen für die Abwicklung des Eisenbahnbetriebes oder hinsichtlich der Auswirkungen auf die Umwelt als zweckmäßiger und wirtschaftlicher erweisen.

(5) Als objektseitige Maßnahmen gelten Lärmschutzeinrichtungen, die auf Fremdgrund getroffen werden, wie insbesondere der Einbau von Lärmschutzfenstern und -türen einschließlich der erforderlichen Lüftungseinrichtungen in Räumlichkeiten, die zumindest

überwiegend Wohn- oder Schlafzwecken dienen, sofern die Erhaltung und Erneuerung dieser objektseitigen Lärmschutzeinrichtungen durch den Eigentümer oder einen Dritten sichergestellt ist. Bei der Dimensionierung der objektseitigen Maßnahmen ist von einem Richtwert des Beurteilungspegels im Rauminneren von 30 dB auszugehen.

(6) Die Behörde kann in Abwägung mit den Schutzinteressen der Wohnbevölkerung in begründeten Einzelfällen eine über den Zeitraum der Bauausführung um höchstens zehn Jahre hinausgehende Frist für die Fertigstellung der objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen festsetzen. Dies gilt insbesondere in jenen Fällen, in welchen vom Eisenbahnunternehmen glaubhaft nachgewiesen wird, daß der Zeitaufwand für die Herstellung der Lärmschutzmaßnahmen erheblich über demjenigen für die Herstellung des Bauvorhabens liegt oder daß eine rechtzeitige Fertigstellung der Lärmschutzmaßnahmen vor Inbetriebnahme der neuen Strecke (des neuen Streckenabschnittes) einen unzumutbaren wirtschaftlichen Nachteil für das Eisenbahnunternehmen zur Folge hätte.

(7) Subjektiv-öffentliche Rechte werden durch diese Verordnung nicht begründet.“

1.6.2. Die EBEV, BGBl. II Nr. 128/2008 lautet auszugsweise:

„Bauentwurf

§ 4. (1) Der Bauentwurf besteht aus den nachstehenden Unterlagen:

1. Inhaltsverzeichnis;

2. Bericht;

3. Übersichtsdarstellung;

4. Lageplan;

5. für alle zur Ausführung kommenden Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen die nach dem Stand der Technik erforderlichen Angaben und Unterlagen (zB Längenschnitte, Querprofile, Grundrisse, schematische Darstellungen, Stromlaufpläne, Schaltpläne, Funktionsbedingungen, Softwareprojektierungsunterlagen);

6. grundsätzliche Angaben zu den vom Eisenbahnunternehmen wieder herzustellenden Verkehrswegen und Wasserläufen und den zu errichtenden Einfriedungen und Schutzbauten.

(2) – (3) [...]

Inhaltsverzeichnis

§ 5. Im Inhaltsverzeichnis ist für jeden Bestandteil des Bauentwurfs die Ordnungs- und Versionsnummer, das Fertigstellungsdatum, der Inhalt und der Darstellungsmaßstab anzugeben. Überdies ist bei fortlaufendem Text die Anzahl an bedruckten Seiten und bei Plänen die Größe in mm festzuhalten. Auf der ersten Seite des Inhaltsverzeichnisses sind überdies ein Raum im Ausmaß von mindestens 160 x 40 mm für die Anbringung von behördlichen Vermerken sowie Platz für die Anbringung von Name und Unterschrift des bauausführenden Unternehmens freizulassen.

Bericht

§ 6. (1) Der Bericht hat das Bauvorhaben zu beschreiben und zumindest alle jene zur Beurteilung des Bauvorhabens erforderlichen Angaben zu enthalten, die aus den Plänen nicht ersichtlich sind.

(2) Soweit infolge der Größe des Bauvorhabens dem Bauentwurf mehrere Teilberichte beigeschlossen werden, die sich auf einzelne Baumaßnahmen oder bestimmte Aspekte des Bauvorhabens beziehen, ist im zusammenfassenden Bericht jeweils auf die Teilberichte zu verweisen.

(3) Der Bericht hat insbesondere zu enthalten:

1. eine allgemein verständliche kurze Darstellung der geplanten Baumaßnahmen einschließlich deren Zielsetzung und der erheblichen Auswirkungen auf die Umgebung;

2. Beschreibung der zugrunde liegenden Entwurfsparameter und Projektgrundlagen einschließlich

a) Sicherheitsanforderungen;

b) Festlegung der Eisenbahnsicherungsanlagen einschließlich Gleisfreimeldeeinrichtungen und Zugbeeinflussungssysteme;

c) Begründung für Abweichungen vom Stand der Technik;

3. die Größe der in Anspruch genommenen Fläche, wobei Waldflächen und zusätzlich erforderliche Baustelleneinrichtungsflächen gesondert auszuweisen sind;

4. Beschreibung der durch das Bauvorhaben betroffenen Umgebung und Art der Auswirkungen einschließlich

a) Verzeichnis der vom Bauvorhaben betroffenen Wasserläufe, Verkehrsanlagen und schutzwürdigen Gebiete nach Anhang 2 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000;

b) Maßnahmen zum Schutz der Umgebung während der Bau- und Betriebsphase;

c) Maßnahmen zur Wiederherstellung der durch den Bau gestörten Umgebung;

d) Beweissicherungsprogramm während der Bau- und Betriebsphase;

5. Baubeschreibung, Beschreibung der Baudurchführung und der Betriebsphase

a) Darstellung der Bestandssituation;

b) Änderungen gegenüber dem Bestand;

c) Anforderungen an die einzusetzenden Bauprodukte, Bauteile, Bauteilgruppen und Anlagen;

d) der vorgesehene Beginn und die erforderliche Dauer der Bauführung sowie die voraussichtliche Zahl der Beschäftigen;

e) Angaben über die Beleuchtung, Beheizung und Lüftung der Räume und sonstigen Bauwerksteile;

f) Bauprovisorien und Bauphasen, die der Aufrechterhaltung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn oder des Verkehrs auf der Eisenbahn dienen;

g) Angaben zur barrierefreien Ausgestaltung;

h) Festlegung der für den Betrieb maßgebenden Rahmenbedingungen;

i) Beschreibung der Auswirkungen des Bauvorhabens auf den Betrieb (Betriebsprogramm) einschließlich der Zahl der einzusetzenden Arbeitnehmer sowie der Arbeitsvorgänge und Arbeitsverfahren;

j) Angaben über die zum Einsatz kommenden technischen Einrichtungen, Arbeitsmittel und Arbeitsstoffe sowie die Art und Menge allfälliger Lagerungen;

k) Beschreibung der Maßnahmen zur Hintanhaltung und Beherrschung von außergewöhnlichen Ereignissen (zB Sicherheits- und Rettungskonzept, Notfahrprogramm);

l) die Art der Verbindung mit den öffentlichen Verkehrsflächen, der Wasserversorgung sowie der Abwasser- und Abfallbeseitigung;

m) Phasen bei der Inbetriebnahme.

(4) [...]“

1.7. Das WRG, BGBl. Nr. 215/1959 lautet idF BGBl. I Nr. 73/2018 auszugsweise:

Benutzung des Grundwassers.

§ 10. (1) Der Grundeigentümer bedarf zur Benutzung des Grundwassers für den notwendigen Haus- und Wirtschaftsbedarf keiner Bewilligung der Wasserrechtsbehörde wenn die Förderung nur durch handbetriebene Pump- oder Schöpfwerke erfolgt oder wenn die Entnahme in einem angemessenen Verhältnis zum eigenen Grunde steht.

(2) In allen anderen Fällen ist zur Erschließung oder Benutzung des Grundwassers und zu den damit im Zusammenhang stehenden Eingriffen in den Grundwasserhaushalt sowie zur Errichtung oder Änderung der hiefür dienenden Anlagen die Bewilligung der Wasserrechtsbehörde erforderlich.

(3) – (4) [...]

Bewilligung.

§ 11. (1) Bei Erteilung einer nach § 9 oder § 10 Abs. 2 erforderlichen Bewilligung sind jedenfalls der Ort, das Maß und die Art der Wasserbenutzung zu bestimmen.

(2) – (3) [...]

Grundsätze für die Bewilligung hinsichtlich öffentlicher Interessen und fremder Rechte.

§ 12. (1) Das Maß und die Art der zu bewilligenden Wasserbenutzung ist derart zu bestimmen, daß das öffentliche Interesse (§ 105) nicht beeinträchtigt und bestehende Rechte nicht verletzt werden.

(2) –(4) [...]

Stand der Technik

§ 12a. (1) Der Stand der Technik im Sinne dieses Bundesgesetzes ist der auf den einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhende Entwicklungsstand fortschrittlicher Verfahren, Einrichtungen oder Betriebsweisen, deren Funktionstüchtigkeit erprobt und erwiesen ist. Bei

der Bestimmung des Standes der Technik sind insbesondere jene vergleichbaren Verfahren, Einrichtungen oder Betriebsweisen heranzuziehen, welche am wirksamsten zur Erreichung eines allgemein hohen Schutzniveaus für die Umwelt insgesamt sind. Bei der Festlegung des Standes der Technik sind unter Beachtung der sich aus einer bestimmten Maßnahme ergebenden Kosten und ihres Nutzens und des Grundsatzes der Vorsorge und der Vorbeugung im Allgemeinen wie auch im Einzelfall die Kriterien des Anhangs G zu berücksichtigen.

(2) [...]

(3) Der Stand der Technik ist bei allen Wasserbenutzungen sowie diesem Bundesgesetz unterliegenden Anlagen und Maßnahmen, nach Maßgabe der nachfolgenden Bestimmungen sowie den auf diesem Bundesgesetz basierenden Verordnungen einzuhalten. Sofern der Antragsteller nachweist, dass im Einzelfall auf Grund besonderer Umstände mit wirtschaftlich zumutbarem Aufwand der Stand der Technik nicht eingehalten werden kann bzw. technisch nicht herstellbar ist, darf eine Bewilligung mit weniger strengen Regelungen dann erteilt werden, wenn dies im Hinblick auf die gegebenen wasserwirtschaftlichen Verhältnisse vorübergehend hingenommen werden kann. Eine solche Ausnahme ist kurz zu befristen und mit den gebotenen Vorkehrungen, Auflagen oder Nebenbestimmungen zu versehen. Dem Antrag sind die zu seiner Prüfung erforderlichen Unterlagen, insbesondere jene nach § 103 anzuschließen. Es besteht die Möglichkeit zur Erhebung einer Amtsbeschwerde (§ 116).

(4) [...]

[...]

Maß und Art der Wasserbenutzung.

§ 13. (1) Bei der Bestimmung des Maßes der Wasserbenutzung ist auf den Bedarf des Bewerbers sowie auf die bestehenden wasserwirtschaftlichen Verhältnisse, insbesondere auf das nach Menge und Beschaffenheit vorhandene Wasserdargebot mit Rücksicht auf den wechselnden Wasserstand, beim Grundwasser auch auf seine natürliche Erneuerung, sowie auf möglichst sparsame Verwendung des Wassers Bedacht zu nehmen. Dabei sind die nach dem Stand der Technik möglichen und im Hinblick auf die bestehenden wasserwirtschaftlichen Verhältnisse gebotenen Maßnahmen vorzusehen.

(2) – (4) [...]

[...]

Bewilligungspflichtige Maßnahmen.

§ 32. (1) Einwirkungen auf Gewässer, die unmittelbar oder mittelbar deren Beschaffenheit (§ 30 Abs. 3) beeinträchtigen, sind nur nach wasserrechtlicher Bewilligung zulässig. Bloß geringfügige Einwirkungen, insbesondere der Gemeingebrauch (§ 8) sowie die ordnungsgemäße land- und forstwirtschaftliche Bodennutzung (Abs. 8), gelten bis zum Beweis des Gegenteils nicht als Beeinträchtigung.

(2) – (4) [...]

(5) Auf Einwirkungen, Maßnahmen und Anlagen, die nach Abs. 1 bis 4 bewilligt werden, finden die für Wasserbenutzungen (Wasserbenutzungsanlagen) geltenden Bestimmungen dieses Bundesgesetzes sinngemäß Anwendung.

(6) – (7) [...]

[...]

Indirekteinleiter

§ 32b. (1) Wer Einleitungen in eine wasserrechtlich bewilligte Kanalisationsanlage eines anderen vornimmt, hat die gemäß § 33b Abs. 3 vom Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft erlassenen Emissionsbegrenzungen einzuhalten. Abweichungen von diesen Anforderungen können vom Kanalisationsunternehmen zugelassen werden, soweit dieses sein bewilligtes Maß der Wasserbenutzung einhält. Einleitungen bedürfen der Zustimmung des Kanalisationsunternehmens.

(2) – (6) [...]

1.8. Die Bauordnung für Wien, LGBl. Nr. 11/1930 lautet idF LGBl. Nr. 45/2025, auszugsweise:

„Inhalt der Flächenwidmungspläne

§ 4. (1) [...]

(2) In den Flächenwidmungsplänen können folgende Widmungen der Grundflächen ausgewiesen werden:

A. Grünland:

a) ländliche Gebiete;

b) Erholungsgebiete, und zwar:

1. Parkanlagen,

2. Kleingartengebiete,

3. Kleingartengebiete für ganzjähriges Wohnen,

4. Sport- und Spielplätze,

5. Freibäder,

6. Grundflächen für Badehütten,

7. sonstige für die Volksgesundheit und Erholung der Bevölkerung notwendige Grundflächen;

c) Schutzgebiete, und zwar:

1. der Wald- und Wiesengürtel, in dem örtlich begrenzte Teile ausgewiesen werden können, die der landwirtschaftlichen Nutzung vorzubehalten sind,

2. Parkschutzgebiete;

d) Friedhöfe;

e) Sondernutzungsgebiete für das Anlegen von Steinbrüchen, Schotter-, Sand-, Lehm- und Tongruben sowie anderen Anlagen zur Ausbeutung des Untergrundes, auch unter gleichzeitiger Festsetzung einer endgültigen Widmung der Widmungskategorie Grünland für die endgültige Nutzung der Grundflächen.

B. – D. [...]

(3) – (4) [...]“

1.9. Das Wr NSchG, LGBl. Nr. 45/1998 lautet idF LGBL. Nr. 45/2005 auszugsweise:

„1. ABSCHNITT

Allgemeine Bestimmungen

Ziel des Gesetzes

§ 1. Dieses Gesetz dient dem Schutz und der Pflege der Natur in all ihren Erscheinungsformen im gesamten Gebiet der Bundeshauptstadt Wien sowie der nachhaltigen Gewährleistung der stadtökologischen Funktionen durch Setzung der erforderlichen Erhaltungs-, Ergänzungs- und Erneuerungsmaßnahmen.

Ausnahmen vom Geltungsbereich

§ 2. Dieses Gesetz gilt nicht für:

1. Maßnahmen zur Abwehr einer unmittelbar drohenden Gefahr für das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder zur Abwehr von Katastrophen sowie Maßnahmen im Zusammenhang mit Aufräumarbeiten nach Katastrophen;

2. Maßnahmen im Zuge eines Einsatzes von Organen der öffentlichen Sicherheit sowie der öffentlichen Feuerwehren iSdes Wiener Feuerwehrgesetzes, LGBl. für Wien Nr. 16/1957 in der jeweils geltenden Fassung;

3. Maßnahmen im Zuge des Einsatzes des Bundesheeres in den Fällen des § 2 Abs. 1 des Wehrgesetzes 1990, BGBl. Nr. 305, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 140/2000, einschließlich Maßnahmen zur Vorbereitung eines solchen Einsatzes;

4. Sofortmaßnahmen gemäß § 31 Abs. 3 Wasserrechtsgesetz 1959 (WRG 1959), BGBl. Nr. 215 in der Fassung BGBl. I Nr. 85/1997 sowie Maßnahmen zur Herstellung des gesetzmäßigen Zustandes gemäß § 138 WRG 1959.

Begriffsdefinitionen

§ 3. (1) – (7) [...]

(8) Eingriff ist jede vorübergehende oder dauerhafte Maßnahme, die geeignet ist, nachteilige Auswirkungen auf den Schutzzweck eines Schutzgebietes, auf ein Schutzobjekt oder im Rahmen des allgemeinen Landschaftsschutzes zu haben. Ein Eingriff in ein Schutzgebiet oder Schutzobjekt liegt auch dann vor, wenn die Maßnahme selbst außerhalb des Schutzgebietes oder Schutzobjektes ihren Ausgang nimmt.

(9) Grünland ist die Widmungskategorie „Grünland“ iSdes § 4 Abs. 2 der Bauordnung für Wien, LGBl für Wien Nr. 11/1930 in der jeweils geltenden Fassung.

(10) Fauna-Flora-Habitat – Richtlinie ist die Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen, ABl. Nr. L 206 vom 22. Juli 1992, S. 7, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2013/17/EU des Rates vom 13. Mai 2013, ABl. Nr. L 158 vom 10. Juni 2013, S. 193, in der Fassung der Berichtigung ABl. Nr. L 95 vom 29. März 2014, S. 70.

(11) Vogelschutz – Richtlinie ist die Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. November 2009 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten, ABl. Nr. L 20 vom 26. Jänner 2010, S. 7, zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) 2019/1010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juni 2019, ABl. Nr. L 170 vom 25. Juni 2019, S. 115.

(12) – (15) [...]

[...]

2. ABSCHNITT
Biotop- und Artenschutz

[...]

Artenschutz

§ 9. (1) Die Landesregierung kann Arten wildwachsender Pflanzen und freilebender Tiere sowie deren Lebensräume durch Verordnung unter Schutz stellen. Die Verordnung hat zur Erhaltung dauerhaft lebensfähiger Bestände festzulegen:

1. vom Aussterben bedrohte Arten, stark gefährdete Arten und Arten von überregionaler Bedeutung, die eines strengen Schutzes der Vorkommen bedürfen (streng geschützte Arten) und

2. gefährdete Arten, potentiell gefährdete Arten und Arten von regionaler Bedeutung, deren Entnahme aus der Natur oder sonstige menschliche Nutzung einer Regelung bedarf (geschützte Arten).

(2) In der Verordnung gemäß Abs. 1 kann für die unter Z 1 und 2 genannten Arten, unter Berücksichtigung deren Bestandsituation und deren Anpassungsfähigkeit verboten werden, Maßnahmen zu setzen, die den weiteren Bestand der Tiere (oder deren Entwicklungsformen) in diesem Lebensraum erschweren oder unmöglich machen. Die Verbote können auf bestimmte Zeiten oder Räume beschränkt werden.

(3) Streng geschützte Arten, die einen besonders hohen Gefährdungsgrad aufweisen oder von nationaler oder internationaler Bedeutung sind, können in der Verordnung gemäß Abs. 1 als „prioritär bedeutend“ eingestuft werden.

Besondere Schutzmaßnahmen

§ 10. (1) Für streng geschützte Pflanzen nach § 9 Abs. 1 Z 1 sind folgende Maßnahmen verboten:

1. das Pflücken, Sammeln, Abschneiden, Ausgraben oder Vernichten dieser Pflanzen in deren natürlichem Verbreitungsgebiet,

2. der Besitz, Transport, Handel oder Austausch und das Angebot zum Verkauf oder zum Austausch von aus der Natur entnommenen Pflanzen.

Der Schutz dieser Pflanzen bezieht sich auf ihre ober- und unterirdischen Teile und gilt für alle Lebensstadien.

(2) Geschützte Pflanzen nach § 9 Abs. 1 Z 2 dürfen nur in beschränktem Ausmaß gepflückt, gesammelt, abgeschnitten, entfernt oder vernichtet werden. Es ist verboten, die oberirdischen Teile dieser Pflanzen in einer über den persönlichen Bedarf hinausgehenden

Menge zu pflücken, zu sammeln, abzuschneiden, zu handeln, zwischen zu handeln, zu tauschen, oder zum Verkauf oder Austausch anzubieten. Unter dem persönlichen Bedarf ist jene Menge zu verstehen, deren Stängel vom Daumen und Zeigefinger einer Hand vollständig umfasst werden können. Für die unterirdischen Teile der Pflanzen gilt Abs. 1.

(3) Für streng geschützte Tiere nach § 9 Abs. 1 Z 1, mit Ausnahme der Vögel, sind folgende Maßnahmen verboten:

1. alle Formen des Fangens oder der Tötung, ungeachtet der angewandten Methode,

2. jede absichtliche Störung dieser Tiere, insbesondere während der Fortpflanzungs-, Aufzuchts-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten,

3. jede absichtliche Zerstörung oder Beschädigung sowie die Entnahme von Eiern aus der Natur,

4. jede Beschädigung oder Vernichtung der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten,

5. der Besitz, das Halten, der Handel oder der Austausch und das Angebot zum Verkauf oder zum Austausch von aus der Natur entnommenen Tieren im lebenden oder toten Zustand oder deren Körperteilen,

6. der Transport im lebenden Zustand.

Diese Verbote gelten für alle Entwicklungsstadien der Tiere.

(4) Für geschützte Tiere nach § 9 Abs. 1 Z 2, mit Ausnahme der Vögel, gelten die Verbote des Abs. 3 während der Paarungs- und Brutzeit. Für bestimmte Entwicklungsformen kann der Schutz in der Verordnung gemäß § 9 Abs. 1 eingeschränkt werden.

(4a) Ein Verstoß gegen die Verbote des Abs. 3 Z 1 zweiter Fall und Z 2 liegt nicht vor, wenn im Zusammenhang mit der Errichtung und dem Betrieb von Energieerzeugungsanlagen auf Basis erneuerbarer Energiequellen gemäß § 3 Abs. 14 die erforderlichen Minderungsmaßnahmen getroffen werden.

(5) Für streng geschützte und geschützte Vögel sind folgende Maßnahmen verboten:

1. alle Formen des Fangens oder der Tötung, ungeachtet der angewandten Methode,

2. jede absichtliche Störung, insbesondere während der Brut- und Aufzuchtszeit, sofern sich diese Störung auf die Erhaltung eines lebensfähigen Bestandes erheblich auswirkt,

3. jede absichtliche Zerstörung oder Beschädigung von Nestern und Eiern und die Entfernung von Nestern,

4. das Sammeln der Eier in der Natur und der Besitz dieser Eier auch in leerem Zustand,

5. das Halten von Vögeln, die nicht bejagt oder gefangen werden dürfen,

6. der Verkauf von lebenden oder toten Vögeln und von deren ohne weiteres erkennbaren Teilen oder aus diesen Tieren gewonnenen Erzeugnissen sowie deren Beförderung und Halten für den Verkauf und das Anbieten zum Verkauf.

(5a) Ein Verstoß gegen die Verbote des Abs. 5 Z 1 zweiter Fall und Z 2 liegt nicht vor, wenn im Zusammenhang mit der Errichtung und dem Betrieb von Energieerzeugungsanlagen auf Basis erneuerbarer Energiequellen gemäß § 3 Abs. 14 die erforderlichen Minderungsmaßnahmen getroffen werden.

(6) Die Verbote gemäß Abs. 5 Z 6 gelten nicht für die in Anhang III Teil 1 der Vogelschutz-Richtlinie genannten Arten, wenn die Vögel rechtmäßig getötet oder gefangen oder sonst rechtmäßig erworben wurden.

(7) Die Landesregierung kann durch Verordnung geeignete Maßnahmen vorsehen, damit die Entnahme aus der Natur von Exemplaren wildlebender Tier- und Pflanzenarten des Anhanges V der Fauna-Flora-Habitat – Richtlinie sowie deren Nutzung mit der Aufrechterhaltung eines günstigen Erhaltungszustandes vereinbar ist. Solche geeigneten Maßnahmen sind insbesondere:

1. Vorschriften bezüglich des Zuganges zu bestimmten Bereichen,

2. das zeitlich oder örtlich begrenzte Verbot der Entnahme von Exemplaren aus der Natur und deren Nutzung,

3. die Regelung der Entnahmeperioden und/oder der Entnahmeformen,

4. Genehmigungen für die Entnahme oder von Quoten,

5. die Regelung von Kauf, Verkauf, Feilhalten, Besitz oder Transport zwecks Verkaufes von Exemplaren und

6. das Züchten in Gefangenschaft von Tierarten oder die künstliche Vermehrung von Pflanzenarten unter streng kontrollierten Bedingungen, um die Entnahme von Exemplaren aus der Natur zu verringern.

(8) Die Verwendung folgender nicht selektiver Fang- und Tötungsmittel ist verboten:

[...]

§ 11. (1) Von den Verboten des § 10 sind ausgenommen:

1. – 3. [...]

(2) Von den Verboten des § 10 oder von den in der gemäß § 9 Abs. 2 erlassenen Verordnung vorgesehenen Verboten zum Schutz des Lebensraumes, kann die Naturschutzbehörde auf Antrag Ausnahmen aus nachstehenden Gründen bewilligen:

1. – 4. [...]

5. aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, wenn das öffentliche Interesse an der beantragten Maßnahme unter dem Gesichtspunkt des Gemeinwohles deutlich höher zu bewerten ist als das öffentliche Interesse an der Erhaltung dauerhaft lebensfähiger Bestände oder

6. [...]

(3) Bei einer absichtlichen Beeinträchtigung (wie insbesondere beim Fang, der Haltung, dem Sammeln oder beim Abschuss) streng geschützter oder geschützter Vögel iSder Verbote des § 10 Abs. 5 oder bei einer absichtlichen Beeinträchtigung ihrer geschützten Lebensräume, kann die Naturschutzbehörde auf Antrag Ausnahmen nur aus nachstehenden Gründen bewilligen:

1. – 6. [...]

[...]

(4) Die Bewilligung nach Abs. 2 und Abs. 3 kann nur dann erteilt werden, wenn:

1. der Antragsteller glaubhaft macht, dass es keine andere zufriedenstellende Lösung iSder Art. 16 Abs. 1 der Fauna-Flora-Habitat – Richtlinie und Art. 9 Abs. 1 der Vogelschutz – Richtlinie gibt und

2. der Erhaltungszustand der betroffenen Art im Gebiet der Bundeshauptstadt Wien trotz Durchführung der bewilligten Maßnahme günstig ist.

Die Bewilligung ist erforderlichenfalls unter Vorschreibung von Bedingungen, Befristungen und Auflagen zu erteilen, um die Beeinträchtigung möglichst gering zu halten oder einen nötigen Ausgleich für die Beeinträchtigung zu schaffen.

(5) Der Erhaltungszustand einer Art ist dann günstig, wenn in dem natürlichen Verbreitungsgebiet dieser Art genügend geeignete Lebensräume sowie eine ausreichende Anzahl von Exemplaren für die Besiedelung von geeigneten Lebensräumen vorhanden sind und voraussichtlich auch weiter vorhanden sein werden.

(6) Der Bewilligungsbescheid hat erforderlichenfalls folgende Angaben zu enthalten:

1. die für das Töten oder Fangen zugelassenen Mittel,

2. die zeitlichen und örtlichen Umstände, unter denen diese Ausnahmen zugelassen werden oder

3. die Kontrollmaßnahmen.

(7) [....]

Form der Ansuchen

§ 11a. (1) Ansuchen gemäß § 11 sind schriftlich einzubringen. Dem Ansuchen sind folgende Unterlagen anzuschließen:

1. Beschreibung der geplanten Maßnahme,

2. gegebenenfalls Lageplan, Baupläne, aktuelle Grundbuchsabschrift und schriftliche Zustimmung des Grundeigentümers zur beantragten Maßnahme, wenn dieser nicht selbst Antragsteller ist,

3. Angaben gemäß § 11 Abs. 4 Z 1 und

4. Unterlagen aus denen erkennbar ist, wie Beeinträchtigungen der betroffenen Art vermieden, auf einen geringen Umfang beschränkt oder ausgeglichen werden können.

(2) Die Naturschutzbehörde kann von einzelnen der in Abs. 1 aufgezählten Angaben und Unterlagen absehen, wenn diese für die Beurteilung der Maßnahme unerheblich sind. Sie kann die Vorlage weiterer Unterlagen verlangen, wenn aus den angeführten und vorgelegten Unterlagen allein nicht beurteilt werden kann, ob die Maßnahme den Vorschriften dieses Gesetzes entspricht.

[...]

Bewilligungen

§ 18. (1) [...]

(2) Folgende Maßnahmen bedürfen im Grünland einer Bewilligung der Behörde:

1. – 7. [...]

8.

die Beseitigung von Alleen und Baumzeilen, ausgenommen in Baumschulen, Gärtnereien oder Obstplantagen stockende Bäume und

9. [...]

(3) Eine Bewilligung gemäß Abs. 1 oder 2 ist zu erteilen, wenn zu erwarten ist, daß die Ausführung der Maßnahme den Landschaftshaushalt, die Landschaftsgestalt oder die Erholungswirkung der Landschaft nicht wesentlich beeinträchtigt.

(4) Eine wesentliche Beeinträchtigung des Landschaftshaushaltes liegt vor, wenn durch den Eingriff das Wirkungsgefüge der Landschaftsfaktoren in dem betroffenen Teil der Landschaft nachteilig verändert wird, insbesondere durch Eingriffe in

1. die Vielfalt und Häufigkeit der Tier- und Pflanzenarten, deren Lebensräume und Lebensgrundlagen,

2. die Vielfalt und Häufigkeit von Biotopen oder

3. andere Landschaftsfaktoren wie Klima, Boden oder Wasserhaushalt.

(5) Eine wesentliche Beeinträchtigung der Landschaftsgestalt liegt jedenfalls vor, wenn durch den Eingriff

1. die Eigenart besonders naturnaher Landschaftsteile beeinträchtigt wird oder

2. kulturlandschaftstypische Ausprägungen nachteilig verändert werden.

(6) Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn durch die Ausführung der Maßnahme eine wesentliche Beeinträchtigung des Landschaftshaushaltes, der Landschaftsgestalt oder der Erholungswirkung der Landschaft zwar zu erwarten ist, jedoch das öffentliche Interesse an der beantragten Maßnahme unter dem Gesichtspunkt des Gemeinwohls deutlich höher zu bewerten ist als das öffentliche Interesse an der Bewahrung der Landschaft vor störenden Eingriffen. Bei der Interessensabwägung ist zu berücksichtigen, ob der angestrebte Zweck auf eine technisch und wirtschaftlich vertretbare andere Weise erreicht werden kann und dadurch der Landschaftshaushalt, die Landschaftsgestalt oder die Erholungswirkung der Landschaft in geringerem Umfang beeinträchtigt würden. Der Erhaltungs-, Ergänzungs- oder Erneuerungsvorrang sowie die stadtökologischen Funktionen der von dem Eingriff betroffenen Flächen sind in die Abwägung jedenfalls miteinzubeziehen.

(7) Die Bewilligung ist erforderlichenfalls unter Bedingungen, Befristungen und Auflagen zu erteilen, um eine Beeinträchtigung des Landschaftshaushaltes, der Landschaftsgestalt oder der Erholungswirkung der Landschaft möglichst gering zu halten. Für die Erfüllung der mit der Bewilligung verbundenen Auflagen und Bedingungen kann eine angemessene Frist festgesetzt werden.“

1.10. Das Wr BSchG, LGBL. Nr. 27/1974, lautet idF LGBl. Nr. 19/2024 auszugsweise:

„Zweck und Anwendungsbereich

§ 1. (1) Zur Erhaltung einer gesunden Umwelt für die Wiener Bevölkerung ist der Baumbestand im Gebiete der Stadt Wien nach den Bestimm ungen dieses Gesetzes geschützt ohne Rücksicht darauf, ob er sich auf öffentlichem oder privatem Grund befindet. Zum geschützten Baumbestand iSdieses Gesetzes gehören alle Bäume, das sind Laub- und Nadelhölzer mit

einem Stammumfang von mindestens 40 cm, gemessen in 1 m Höhe vom Beginn der Wurzelverzweigung, einschließlich ihres ober- und unterirdischen pflanzlichen Lebensraumes.

(2) [...]

[...]

Bewilligungspflicht

§ 4. (1) Das Entfernen von Bäumen bedarf einer behördlichen Bewilligung. Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn

1. – 4. [...]

5. bei anderen als in Z. 4 genannten Bauvorhaben, Straßen-, Verkehrs- oder sonstigen Projekten das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens oder Projektes das Interesse an der Erhaltung des Baumbestandes bedeutend überwiegt oder

6. [...]

(2) Die Bewilligung ist in jedem Falle auf das unumgänglich notwendige Ausmaß zu beschränken.

(3) [...]

[...]

(1) Antragsberechtigt für eine Bewilligung nach § 4 ist der Grundeigentümer (Bauberechtigte). Im Falle der Bestandgabe oder sonstigen Überlassung zur Nutzung ist unbeschadet allfälliger zivilrechtlicher Verpflichtungen auch der Bestandnehmer oder sonstige Nutzungsberechtigte zur Antragstellung berechtigt.

(2) Dem Ansuchen für eine Bewilligung nach § 4 sind neben den für die Beurteilung notwendigen Unterlagen wie Angaben über Zahl, Art und Stammumfang, gemessen in 1 m Höhe vom Beginn der Wurzelverzweigung, auch entsprechende Pläne oder Skizzen anzuschließen, aus denen der gesamte Baumbestand, der Standort der zu entfernenden Bäume sowie Baumaßnahmen, die sich auf den Baumbestand voraussichtlich auswirken, ersichtlich sind.

(3) Im Bewilligungsbescheid ist die Zahl, Art und der Stammumfang, gemessen in 1 m Höhe vom Beginn der Wurzelverzweigung der Bäume, deren Entfernung bewilligt wird, sowie deren Standort anzugeben. Die Bezeichnung des Standortes hat durch Vermerke des Magistrates auf den vom Bewilligungswerber beigebrachten Plänen oder Skizzen zu erfolgen, die dem Bewilligungsbescheid anzuschließen sind, wobei auf diesen Beilagen zu vermerken ist, daß sie einen Bestandteil dieses Bescheides bilden. In diesem Bescheid ist auch über die Ersatzpflanzung abzusprechen (§ 6).

(4) – (5) [...]

(6) Wird die bewilligte Baumentfernung nicht innerhalb von zwei Jahren nach Rechtskraft des Bewilligungsbescheides durchgeführt, erlischt die erteilte Bewilligung. Darauf ist im Bescheid hinzuweisen. Der Magistrat kann in begründeten Fällen im Bescheid davon abweichende Fristen festsetzen.

[...]

Ersatzpflanzung

§ 6. (1) Wird die Entfernung eines Baumes bewilligt, so ist - ausgenommen im Falle des § 4 Abs. 1 Z. 2 - nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen eine Ersatzpflanzung durchzuführen.

(2) Das Ausmaß der Ersatzpflanzung bestimmt sich derart, dass pro angefangenen 15 cm Stammumfang des zu entfernenden Baumes, gemessen in 1 m Höhe vom Beginn der Wurzelverzweigung, ein mittel- bis großkroniger Ersatzbaum mittlerer Baumschulenqualität (16 bis 18 cm Stammumfang) zu pflanzen ist. In den Fällen des § 4 Abs. 1 Z 1, 3 und 6 sind Ersatzbäume im Verhältnis 1:1 zu pflanzen, wobei im Falle des § 4 Abs. 1 Z 6 der Magistrat von der Vorschreibung der Ersatzpflanzung Abstand nehmen kann.

(2a) Der Magistrat kann – je nach den örtlichen Möglichkeiten – anstelle von jeweils zwei vorzuschreibenden Ersatzbäumen die Pflanzung eines mittel- bis großkronigen Ersatzbaumes mit einem Stammumfang von 25 bis 30 cm vorschreiben.

(3) Die Durchführung der Ersatzpflanzung obliegt grundsätzlich dem Träger der Bewilligung nach § 4, der sie in erster Linie auf derselben Grundfläche, wenn dies nicht möglich ist, in einem Umkreis von höchstens 300 m vom Standort des zu entfernenden Baumes, ist auch dies nicht möglich, im selben Bezirk auf eigenem oder fremdem Grunde vorzunehmen hat. [...]

(4) Standort und Ausmaß der Ersatzpflanzung sowie die Frist für deren Durchführung sind im Bescheid gemäß § 5 Abs. 3 vorzuschreiben, wobei auf Art und Umfang, die örtlichen Möglichkeiten, das vorhandene Stadt- und Vegetationsbild und die Erfordernisse einer fachgerechten Pflanzung Bedacht zu nehmen ist. Dabei können erforderlichenfalls zumutbare begleitende Maßnahmen, die für die Durchführung einer Ersatzpflanzung erforderlich sind (wie zB die Herstellung von Baumscheiben oder eine Beseitigung der Versiegelung von Flächen) vorgeschrieben werden. Der Standort der Ersatzpflanzung ist in Plänen oder Skizzen zu bezeichnen, welche dem Bescheid anzuschließen sind, wobei auf den Beilagen zu vermerken ist, daß sie einen Bestandteil des Bescheides bilden.

(5) – (7) [...]

[...]

Mitwirkung des Bezirksvorsteher

§ 15. Der Magistrat hat vor Erlassung eines Bescheides gemäß § 4 dem örtlich zuständigen Bezirksvorsteher innerhalb einer Frist von zwei Wochen Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.

[...]

Unberührt bleibende Vorschriften

§ 18. Durch dieses Gesetz werden bundesgesetzliche Vorschriften, insbesondere auf dem Gebiete des Forstwesens und des Wasserrechtes, sowie nachstehende landesgesetzliche Vorschriften in den jeweils geltenden Fassungen nicht berührt:

[...]“

Den Erläuternden Bemerkungen zum Entwurf des Wr BSchG (Beilage Nr. 5 zur Sitzung des Wiener Landtags vom 07.05.1974) ist auszugsweise Folgendes zu entnehmen:

„I. Allgemeines

Es steht außer Zweifel, daß ein ausreichender Bestand an Grün- und Erholungsflächen für die Bevölkerung einer Großstadt lebenswichtig. Insbesondere der Baumbestand in einer Großstadt leistet durch seine klimatisch ausgleichende Wirkung, seine Funktion als Sauerstoff- und Schattenspender, seine lärmdämpfende und luftfilternde Wirkung einen entscheidenden Beitrag für eine gesunde Umwelt. Eine sinnvolle Stadtentwicklung kann daher nicht den Baum- und Grünbestand dem - technischen Fortschritt preisgeben, sondern muß versuchen, in einer Synthese sowohl die technische Fortentwicklung als auch die Erhaltung des natürlichen Lebensraumes und der gesunden Lebensbedingungen sicherzustellen. Zweifellos hat die Stadt Wien wesentlich mehr Grünflächen als andere vergleichbare Städte, aber gerade deshalb muß es ein besonderes Anliegen sein, diesen Vorteil auch in Hinkunft zu erhalten.

Der vorliegende Gesetzentwurf soll nun hiezu eine geeignete Handhabe bieten. Er stellt eine Neuregelung dar, die nach sprechender Abgrenzung zu den Kompetenztatbestanden „Forstwesen“, "Wasserrecht" und "Regulierung und Instandhaltung der Gewässer zum Zwecke der unschädlichen Ableitung der Hochfluten“ (Art. 10 Abs. 1 Z. 10 B-VG) der Kompetenz des Art. 15 B-VG zuzuordnen ist. Die diesbezügliche Abgrenzung findet sich in § 1 Abs .2 Z. 1 des Entwurfes. [...]

[...]

Zu den §§ 4 und 5:

Diez. 4 und 5 gehen davon aus, daß das Interesse an der Erhaltung des Baumbestandes andererseits nicht jede Verbauung von· Bauplätzen oder Kleingartenflächen oder die Verwirklichung von Verkehrs-, Straßen- oder sonstigen Projekten, die im wesentlichen öffentlichen Interesse liegen, verhindern darf, da man damit wieder in das andere Extrem verfallen und jede städtebauliche Weiterentwicklung unterbinden würde. [...]

Für alle Bewilligungsfälle gilt jedoch folgendes:

1. Jede Bewilligung - mit Ausnahme des§ 4 Abs. 1 Z. 2 – zieht die Verpflichtung zur Ersatz- oder Umpflanzung bzw. zur Entrichtung einer Ausgleichsabgabe nach sich (§§ 6 bis 9).

2. Jede Bewilligung darf nur im unumgänglich notwendigen Ausmaß erteilt werden (§ 4 Abs. 2).

[...]

Zu den§§ 16 bis 18:

[...] Die in§ 18 genannten landesgesetzliche[l] Vorschriften werden durch dieses Gesetz nicht berührt.“

2. Zur Rechtzeitigkeit und Zulässigkeit der Beschwerden:

2.1. Die Beschwerden 3, 5, 7 sowie 11 und 12 wurden – und dies war als solches auch unstrittig – von Bürgerinitiativen iSd § 19 Abs. 1 Z 6 (iVm Abs. 4) UVP-G 2000, während die Beschwerde 9 und die Beschwerde 13 von einer Umweltorganisation iSd § 19 Abs. 1 Z 7

leg. cit. erhoben wurde. Die bP4, die bP6, die bP8 und die bP10 waren gemäß § 24f Abs. 8 leg. cit. sohin berechtigt, die „Einhaltung von Umweltschutzvorschriften“ als subjektives Recht bereits in den Verfahren vor den belangten Behörden geltend zu machen und jeweils auch Beschwerde an das BVwG zu erheben.

Als „Umweltschutzvorschrift“ waren dabei nach der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs nicht ganze Rechtsbereiche zu sehen, sondern die Qualifikation der einzelnen Rechtsnorm war jeweils für sich vorzunehmen; eine Norm kann dann als „Umweltschutzvorschrift“ iS der zuvor genannten Gesetzesbestimmung qualifiziert werden, wenn ihre Zielrichtung (zumindest auch) in einem Schutz der Umwelt – iSeiner Hintanhaltung von Gefahren für die menschliche Gesundheit oder die Natur – besteht (vgl. etwa VwGH 15.06.2023, Ra 2023/06/0029 bis 0030, Rn. 13, mwN).

2.2. Zur jedoch strittigen Rechtzeitigkeit der Beschwerde 13 war zu erwägen:

2.2.1. Nach den getroffenen Feststellungen machte die belangte Behörde 2 den Bescheid 2 nur iSd § 24f Abs. 3 UVP-G 2000 kund (oben II.1.2.6.2.).

2.2.2. Die belangte Behörde 2 vertrat die Auffassung, dass der Bescheid 2 auch der bP10 aufgrund der Zustellfiktion des § 24f Abs. 13 UVP-G 2000 zugestellt worden sei. Die Beschwerde gegen den Bescheid sei verspätet eingelangt (dazu oben II.1.2.12.).

2.2.3. Aus Sicht des BVwG griff diese Zustellfiktion allerdings nicht gegenüber der bP10:

So war den Materialen zur Novellierung des UVP-G 2000 durch BGBl. I Nr. 58/2017 (ErläutRV 1456 BlgNR 25. GP, S. 6 f, zu Z 9 und Z 14) ist hinsichtlich des § 24f Abs. 13 leg. cit. Folgendes zu entnehmen:

„Der Zusatz über die Zustellfiktion von Genehmigungsbescheiden gegenüber jenen Personen, die sich am UVP-Verfahren nicht oder nicht rechtzeitig (§ 42 AVG) als Parteien beteiligt haben, ist durch unionsrechtliche Vorgaben notwendig, die sich aus dem EuGH-Urteil in der Rechtssache C-137/14 vom 15. Oktober 2015 ergeben. In dieser Entscheidung befand der Europäische Gerichtshof, dass Beschwerden gegen Verwaltungsentscheidungen, die unter Art. 11 der RL 2011/92/EU (und Art. 25 der RL 2010/75/EU) fallen, nicht in der Klagebefugnis und im Umfang der gerichtlichen Prüfung hinsichtlich der vorgebrachten Gründe beschränkt werden dürfen. Der Gerichtshof stellte damit fest, dass die Beschränkung des Anfechtungsumfangs und der gerichtlichen Kognitionsbefugnis auf jene Gründe, die als „Einwendungen“ im Verwaltungsverfahren vorgebracht wurden, nicht zulässig ist. Das EuGH-Urteil verlangt, dass Beschwerdeführer auch Einwände geltend machen können, die im Verwaltungsverfahren nicht releviert wurden. Vor dem Hintergrund dieser Judikatur des EuGH zur Präklusionsregelung sah sich das Bundesverwaltungsgericht dazu veranlasst, auch Beschwerden von Beschwerdeführern zuzulassen, die im Verwaltungsverfahren keine Einwendungen erhoben haben und damit aufgrund der Präklusionsregelung ihre

Parteistellung im Verwaltungsverfahren verloren haben (BVwG v. 12.11.2015, Stadlau-Marchegg, W193 2013859-1 und v. 22.01.2016 Windpark Handalm, W113 2017242-1/66E; Erkenntnis v. 06.04.2016, Gemeinschaftskraftwerk Inn, W193 2006762-1/27E; Erkenntnis v. 23.06.2016, Windpark Engelhartstetten, W109 2107438-1/44E).

Das EuGH-Judikat C-137/14 befasst sich im Kontext seiner Entscheidung zur Auslegung des Art. 11 RL 2011/92/EU (UVP-RL) bzw. Art. 25 RL 2010/75/EU (IE-RL) mit dem Zugang zu Gericht und dem gerichtlichen Überprüfungsverfahren, enthält aber keine Aussagen zum vorangehenden Verwaltungsverfahren; daraus kann geschlossen werden, dass § 42 AVG im UVP-Verfahren weiterhin gilt (siehe auch zu § 40). Die Zulässigkeit von Rechtsmitteln innerhalb der gesetzlichen Beschwerdefrist, da nach dieser Judikatur die im Verwaltungsverfahren verlorene Parteistellung im gerichtlichen Überprüfungsverfahren wieder aufleben kann, macht eine Regelung im UVP-G 2000 notwendig. Diesen Personen wird mangels Parteistellung im Verwaltungsverfahren der Genehmigungsbescheid nicht zugestellt, soweit es sich nicht um ein Großverfahren nach § 44a ff. AVG handelt bzw. es sich um ein Verfahren handelt, das zwar als Großverfahren begonnen, aber nicht nach den Großverfahrensbestimmungen abgeschlossen wurde, sodass keine ediktale Zustellung des Bescheids erfolgte. Um für die Praxis eine klare Regelung über die Zustellung von Genehmigungsentscheidungen (und damit über den Beginn des Fristenlaufs der vierwöchigen Beschwerdefrist an das Verwaltungsgericht) hinsichtlich solcher „Nicht-mehr"-Parteien zu schaffen, werden diese Ergänzungen mit einer Zustellfiktion im Hinblick auf die Rechtssicherheit aller Verfahrensbeteiligten aufgenommen.

Für Parteien, die sich am Verwaltungsverfahren beteiligt haben und denen daher der Bescheid zugestellt wird, bleiben die damit verbundenen Rechtsmittelfristen nach wie vor aufrecht. Die konkrete Regelung über die Zustellfiktion mit entsprechender Wirkung für die Beschwerdefrist wurde der Großverfahrensbestimmung in § 44f Abs. 1 AVG nachgebildet. Konsequenterweise ist ab dem Tag der Kundmachung im Internet solchen Personen ebenso Einsicht in den Verwaltungsakt zu gewähren.

Im Hinblick auf Bescheide, die vor der Entscheidung des EuGH (also vor dem 15. Oktober 2015) erlassen wurden, ist festzuhalten, dass die Genehmigungswerber iSdes vom VfGH anerkannten Vertrauensschutzes auf die Gültigkeit dieser Bescheide, soweit sie nach den damaligen Regelungen rechtskräftig geworden sind, vertrauen dürfen. Eine Rückwirkung des Judikates auf Altbescheide ist in verfassungskonformer Interpretation nicht gegeben."

(Hervorhebungen durch das BVwG)

2.2.4. Unstrittig war, dass die Zustellung des Bescheid 2 nicht nach § 44f AVG in der im Veranlassungszeitpunkt geltenden Fassung erfolgte.

2.2.5. Aus den oben wiedergegebenen Erläuterungen zu § 24f Abs. 13 UVP-G 2000 ergab sich für das BVwG jedoch auch, dass der Gesetzgeber die Zustellfiktion gerade nicht gegenüber jenen Parteien – wie hier auch der bP10 – zur Anwendung gelangen lassen wollte, die sich am verwaltungsbehördlichen Verfahren „beteiligten" („...und denen der Bescheid zugestellt wird, ..."). Der Gesetzgeber wollte sohin – dies etwa aus Gründen der Verfahrensökonomie zur Vermeidung von Zustellaufwand – gerade keine Regelung schaffen, wonach die Zustellfiktion

gegenüber allen Parteien, unbeschadet deren Verfahrensbeteiligung, zur Anwendung gelangt. Vielmehr war es schon nach § 42 Abs. 1 UVP-G 2000 erforderlich, die getroffene Entscheidung über die Genehmigung oder Versagung – und auch mangels anderslautender Vorgaben im UVP-G 2000 – gemäß den Vorgaben des AVG (sh. die §§ 21 ff) sowie des Zustellgesetzes (im Folgenden: **ZustG**) zuzustellen; also entweder durch eine physische oder eine elektronische Zustellung oder – soweit überhaupt noch möglich – eine Zustellung durch Edikt nach den Vorschriften der § 44a ff AVG über das Großverfahren.

Entgegen der Ansicht der belangten Behörde 2 folgt aus der Verwendung des Worts „auch“ in § 24f Abs. 13 UVP-G 2000 gerade nicht, dass deshalb die Vornahme der Zustellung der Ausfertigung der Erledigung gegenüber den Parteien, die aufgrund deren Beteiligung am verwaltungsbehördlichen Verfahren der Verwaltungsbehörde bekannt sind, nicht durch die grundsätzlichen verfahrensrechtlichen Vorgaben für die Zustellung der Ausfertigung einer Erledigung erfolgen sollte. So ist eine solche Zustellung (was auch für – wie dies ggst. der Fall war – ein Mehrparteienverfahren zu gelten haben wird) eines der primären prozessualen Rechte der Partei (vgl. zu diesen Rechten etwa VwGH 09.02.2021, Ro 2021/01/0007, Rn. 13, mwN; zum Mehrparteienverfahren etwa auch VwGH 04.06.2025, Ra 2024/12/0027, Rn. 27, mwN).

Auch aus dem Hinweis in den Erläuterungen auf die Rechtssicherheit „für die übrigen Verfahrensbeteiligten“ ergab sich für den erkennenden Senat kein gegenteiliges Ergebnis: So können die anderen Verfahrensbeteiligten bei denjenigen Parteien, die sich am Verfahren beteiligt haben, davon ausgehen, dass diesen gegenüber – vorausgesetzt natürlich der jeweiligen Verwaltungsbehörde unterläuft kein Fehler – gemäß den zustellrechtlichen Vorgaben zugestellt und auf diesem Weg auch die Frist zur Erhebung eines Rechtsmittels ausgelöst wird. Anders ist dies jedoch bei den – grundsätzlich jedoch ebenso zur Erhebung eines Rechtsmittels legitimierten – „Nicht-Mehr-Parteien“, weil diesen eben nicht zugestellt werden muss.

Zu einer Zustellung nach den Vorschriften des AVG und des ZustG kam es ggst. gegenüber keiner Partei. Diese hatte sich jedoch durch Erhebung einer Einwendung am Verfahren beteiligt (oben II.1.2.4.). Die in § 7 Abs. 4 Z 1 VwGVG vorgesehene Frist zur Erhebung einer Beschwerde wurde gegenüber der bP10 sohin nicht ausgelöst.

Dennoch trat zumindest gegenüber der PW – diese rief den Bescheid 2 elektronisch ab – eine Heilung der Zustellung iSd § 7 ZustG ein (oben II.1.2.7.); daraus folgte, dass der Bescheid 2 jedenfalls gegenüber zumindest einer Partei des verwaltungsbehördlichen Verfahrens

erlassen wurde und damit in rechtliche Existenz gelangte (vgl. zur Heilung idZ etwa VwGH 28.12.2023, Ra 2020/22/0028, Pkt. 9.1., mwN).

2.2.6. In der Folge konnte die bP10 auch gegen diesen Bescheid gemäß § 7 Abs. 3 VwGVG Beschwerde erheben, wenngleich sie mit dieser Handlung in einem auch zum Ausdruck brachte, auf die Zustellung zu verzichten (vgl. zu dieser Möglichkeit etwa VwGH 21.03.2024, Ra 2022/07/0076 ua., Rn. 9, mwN).

2.2.7. Die Beschwerde 13 war sohin – weil sonstige Gründe für eine Zurückweisung a limine nicht als gegeben zu sehen waren – vom BVwG in inhaltliche Behandlung zu nehmen.

2.3. Die übrigen Beschwerden wurden von Personen erhoben, denen in den Verfahren vor der belangten Behörde 1 gemäß § 24f Abs. 8 1. Satz iVm § 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 die Stellung als Partei zukam, was als solches auch unstrittig blieb. Sie waren sohin zur Erhebung einer Beschwerde gegen den Bescheid 1 wegen einer behaupteten möglichen Verletzung der ihnen nach den anzuwendenden materiellen Rechtsvorschriften, einschließlich dem UVP-G 2000 selbst, jeweils zukommenden subjektiv-öffentlichen Rechten legitimiert.

Gemäß § 24f Abs. 8 iVm § 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 konnten sie nach diesem Bundesgesetz allerdings als subjektiv-öffentliche Rechte nur eine Gefährdung oder Belästigung bzw. eine Gefährdung ihrer dinglichen Rechte geltend machen bzw. kam ihnen in diesem Umfang ein Mitspracherecht zu (vgl. VwGH 27.09.2018, Ro 2018/06/0006, Rn. 7). Darüber hinaus konnten sie sich gemäß § 24f Abs. 8 leg. cit. noch auf allfällige, ihnen nach einzelnen zur Anwendung gelangenden Materiengesetzen zukommende subjektiv-öffentliche Rechte, wie hier va. nach dem EisbG, berufen (vgl. zu „Materiengesetznachbarn“ die Entscheidung VwGH 22.12.2010, 2010/06/0262).

Da sich hinsichtlich dieser Beschwerden keine, vom BVwG von Amts wegen aufzugreifenden, Gründe für eine Zurückweisung a limine ergaben (wie etwa eine Verspätung), waren auch diese Beschwerden in Behandlung zu ziehen.

Kein Mitspracherecht – eben auch nicht zur Geltendmachung von Verstößen gegen die Verfahrensvorschriften – kam den beschwerdeführenden Parteien, bei denen es sich nicht um die bP4, die bP6, die bP8 und die bP10 handelte, jedoch insb. betreffend die aus dem § 24f Abs. 1 und 4 UVP-G 2000 folgenden Anforderungen an die Begrenzung von Schadstoff- und Treibhausgasemissionen nach dem Stand der Technik, an die – über den Gesundheits- und Belästigungsschutz wie den Schutz dinglicher Rechte hinausgehende – Begrenzung der Immissionen oder hinsichtlich der Frage zu, ob im Fall des Vorliegens einer als

„schwerwiegend“ anzusehenden Umweltbelastung diese auf ein „erträgliches Maß“ beschränkt wird.

3. In der Sache:

In den Beschwerden wie auch in den – soweit für die weitere Behandlung als überhaupt noch zulässig bzw. relevant anzusehen – beschwerdeergänzenden Ausführungen wurden sowohl die jeweilige Unzuständigkeit der belangten Behörde zur Bescheiderlassung, die Verletzungen von Verfahrensvorschriften durch die belangten Behörden sowie die inhaltliche Rechtswidrigkeit der Bescheide 1 und 2 ausgeführt.

Im Verfahren vor dem BVwG, in welchem, wie oben unter II.3. festgestellt, auch die verfahrenseinleitenden Anträge 1 und 2 von der PW noch mehrfach abgeändert wurden, wurden von den beschwerdeführenden Parteien außerdem Verstöße des BVwG gegen die Verfahrensvorschriften (einschließlich der Geltendmachung einer Befangenheit des erkennenden Senats wie auch des Vorsitzenden) sowie – wobei auch hier auf gesetzte Fristen und Zeitpunkte für die Erstattung von bzw. von erstattetem Vorbringen Bedacht zu nehmen war (dazu dann insb. unten unter IV.3.1.2.) – die inhaltliche Rechtswidrigkeit für den Fall der Genehmigungserteilung in einer bestimmten Art und Weise geltend gemacht.

Insb. zu den im Vorabsatz erwähnten Vorbringen erwog das BVwG hinsichtlich der Einhaltung des Verfahrensrechts, insb. auch zur monierten Unzuständigkeit der belangen Behörden, und sodann zur materiellen Rechtmäßigkeit der in den Spruchpunkten I.A) getroffenen Entscheidung, unter Berücksichtigung auch der oben unter IV.2. behandelten Mitspracherechte der einzelnen Parteien, Folgendes:

3.1. Zu den Verfahrensrügen und zur Einhaltung der Verfahrensvorschriften durch das BVwG:

3.1.1. Zu den behaupteten Verletzungen der Verfahrensvorschriften in den Verfahren vor den belangten Behörden:

Allgemein

3.1.1.1. Nach ständiger Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes werden allfällige, einer belangten Behörde unterlaufene Verfahrens-, sowie Begründungs- und Feststellungsmängel durch ein mängelfreies Verfahren vor dem Verwaltungsgericht saniert (vgl. VwGH 25.05.2021, Ra 2020/08/0046; 29.10.2021, Ra 2019/06/0014; auch 27.05.2011, 2008/02/0049). Anders ausgedrückt können (tatsächliche oder behauptete) Mängel des Verfahrens erster Instanz durch die Möglichkeit zur Beschwerde und Mitsprache im Beschwerdeverfahren heilen oder saniert werden (zB VwGH 27.05.2011, 2008/02/0049; *Schmelz/Schwarzer*, aaO, § 40, Rn. 43 [Stand 01.07.2024, rdb.at]).

Soweit in den Beschwerden die Verletzung von Verfahrensvorschriften geltend gemacht wurde, ist festzuhalten, dass dies nur soweit möglich war, als auch die den beschwerdeführenden Parteien zukommenden materiellen Rechte, im oben unter IV.2. dargestellten Umfang, überhaupt verletzt sein konnten; den beschwerdeführenden Parteien, anders gewendet, überhaupt Mitspracherechte hinsichtlich der „Sache“ des (bzw. der) ggst. Verwaltungsverfahren(s) beachtlichen materiellen Rechtsvorschriften zukamen (dazu etwa VwGH 22.01.2019, Ra 2018/05/0287, Rn. 10, mwN, hinsichtlich der Frage ausreichender Planunterlagen).

3.1.1.2. Soweit die bP6 und die bP8 vorbrachten (sh. insb. oben II.1.1.14.1. und II.1.1.16.1.), dass durch das Vorgehen der belangten Behörde, va. durch eine nicht gewährte Fristerstreckung für die Abgabe einer Stellungnahme, die Konstituierung weiterer Bürgerinitiativen erschwert oder verhindert worden sein könnte, ist festzuhalten, dass die bP6 und die bP8 selbst als Bürgerinitiativen wirksam entstanden sind und ihr daher kein Recht zukam, allfällige bloß behauptete oder hypothetische Rechtsverletzungen anderer Personen oder möglicher weiterer Bürgerinitiativen (also von „Dritten“) geltend zu machen, weshalb dieses Vorbringen von vornherein unbeachtlich ist.

Eine derartige mögliche Rechtsverletzung einer dritten Partei, und mag diese wie eben eine Bürgerinitiative noch gar nicht entstanden sein, konnten auch Bürgerinitiativen nicht als eine Nichteinhaltung einer „Umweltschutzvorschrift“ geltend machen.

3.1.1.3. Soweit somit diesbezügliche Einwendungen (Verfahrens-, Begründungs- und Feststellungsmängel im verwaltungsbehördlichen Verfahren) seitens der Beschwerdeführer in ihren jeweiligen Beschwerden und Stellungnahmen aufgezeigt wurden und sofern diese darüber hinaus auch hinreichend substantiiert dargelegt wurden, erfolgte eine Heilung bzw. Sanierung im Rahmen des Beschwerdeverfahrens vor dem BVwG. So wurden seitens des BVwG insbesondere auch die notwendigen Ermittlungsschritte zur Feststellung des maßgeblichen Sachverhaltes durchgeführt und diese entsprechend beweisgewürdigt.

3.1.1.4. Auch eine allfällige Befangenheit der belangten Behörde 1 (bzw. für diese tätiger Organwalter) war – so man diese als überhaupt gegeben sah – durch das vor dem BVwG geführte Verfahren als saniert anzusehen (sh. dazu etwa VwGH 13.11.2025, Ra 2025/04/0142, Rn. 11, mwN).

3.1.1.5. Zur Rüge einzelner beschwerdeführender Parteien, dass – bestimmte – von der belangten Behörde 1 bei- bzw. herangezogene Sachverständige befangen gewesen seien, war spezifisch zu erwägen:

Befangenheit und Qualifikation von im Verfahren vor der belangten Behörde 1 bei- oder herangezogene Sachverständigen

3.1.1.6. Allgemein vorauszuschicken war, dass es iSd Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs Aufgabe eines (Amts-)Sachverständigen ist, unparteiisch und objektiv eine vorgegebene Sachlage fachlich zu beurteilen. Nach § 53 Abs. 1 zweiter Satz AVG können – nichtamtliche – Sachverständige wiederum von einer Partei abgelehnt werden, wenn diese Umstände glaubhaft macht, welche die Unbefangenheit des Sachverständigen in Zweifel ziehen. Das Verwaltungsgericht hat bei der Beiziehung eines Sachverständigen im Lichte des Art. 6 EMRK und des Art. 47 GRC – wobei beide Vorschriften fallbezogen relevant waren – neben der Frage seiner erforderlichen Qualifikation gesondert zu prüfen, ob die sachverständige Person unabhängig bzw. unbefangen ist. Dabei geht es insbesondere darum sicherzustellen, dass nicht die Besorgnis besteht, dass bezüglich ihrer Tätigkeit andere als rein sachliche Überlegungen eine Rolle spielen können, wobei es ausreicht, dass der Anschein einer Voreingenommenheit entstehen kann. Das Wesen der Befangenheit besteht in der Hemmung einer unparteiischen Entschließung durch unsachliche psychologische Motive, wobei das Element der Unsachlichkeit nicht schlechthin, sondern in Bezug auf die konkreten, vom Sachverständigen zu beurteilenden Fachfragen gegeben sein muss. Von Befangenheit ist insbesondere dann zu sprechen, wenn die Möglichkeit besteht, dass ein Organ bzw. ein Sachverständiger durch seine persönliche Beziehung zu der den Gegenstand einer Beratung und Beschlussfassung bildenden Sache oder zu den an dieser Sache beteiligten Personen in der unparteiischen Amtsführung bzw. in einem unparteiischen Tätigwerden beeinflusst sein könnte. Im Interesse dieser Sicherstellung ist es erforderlich, dass das Verwaltungsgericht die Frage der Unbefangenheit bzw. der Unabhängigkeit von sachverständigen Personen einschließlich allfälliger diesbezüglicher Vorbringen der Verfahrensparteien sorgfältig prüft und die Heranziehung in der Form eines verfahrensleitenden Beschlusses anordnet, wobei gegebenenfalls zu begründen ist, wenn von den Parteien vorgebrachte Bedenken hinsichtlich der vollen Unbefangenheit nicht zutreffen. Jeder Vorwurf der Befangenheit hat allerdings konkrete Umstände aufzuzeigen, welche die Objektivität des Sachverständigen in Frage stellen oder zumindest den Anschein erwecken können, dass eine parteiische Entscheidung möglich ist. Eindeutige Hinweise etwa, dass ein Sachverständiger seine vorgefasste Meinung nicht nach Maßgabe der Verfahrensergebnisse zu ändern bereit ist, können seine Unbefangenheit in Zweifel ziehen (vgl. zum Ganzen etwa VwGH 15.11.2021, Ra 2021/06/0122, Rn. 9, mwN).

3.1.1.7. Mit Erfolg kann nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs eine – allfällige – Befangenheit eines Sachverständigen nur dann eingewendet werden, wenn besondere Umstände hervorkommen, die geeignet sind, die volle Unbefangenheit desselben

in Zweifel zu ziehen; etwa, wenn aus konkreten Umständen der Mangel einer objektiven Einstellung gefolgert werden kann (vgl. dazu etwa VwGH 30.01.2023, Ra 2023/06/0012, Rn. 12, mwN). So wäre von einer Befangenheit insbesondere dann zu sprechen, wenn die Möglichkeit besteht, dass ein Organ durch seine persönliche Beziehung zu der den Gegenstand einer Beratung und Beschlussfassung bildenden Sache oder zu den an dieser Sache beteiligten Personen in der unparteiischen Amtsführung bzw. in einem unparteiischen Tätigwerden beeinflusst sein könnte (vgl. dazu wiederum aus der Rechtsprechung etwa VwGH 04.07.2024, Ra 2023/07/0112, Rn. 25, mwN).

3.1.1.8. Mit den in den Beschwerden – jedenfalls innerhalb der gesetzten Frist zur Konkretisierung der sich gegen den Bescheid 1 richteten Beschwerden – getätigten Ausführungen vermochten die beschwerdeführenden Parteien keine Befangenheit von im verwaltungsbehördlichen Verfahren bei- oder herangezogenen Sachverständigen aufzuzeigen:

a) Der Einwand der bP8 und bP10 richtete sich gegen die Bestellung (bzw. Heranziehung) der Stella & Setznagel GmbH als Sachverständige für „Eisenbahnbau und Verkehrsplanung“, weil sie seit Jahren sowie auch parallel zum Verfahren vor der belangten Behörde 1 auch für die PW tätig gewesen sei, weshalb ihre Unbefangenheit in Zweifel gezogen und eine objektive Begutachtung ausgeschlossen werde. Nach der bP8 sei sie auch für jenen Fachbereich zuständig sei, in dem die „wesentlichsten“ Einwendungen erhoben worden seien.

Doch vermochte der erkennende Senat im bloßen – und auch nicht mehr näher substantiierten – Umstand, dass die genannte Gesellschaft in der Vergangenheit oder parallel zum ggst. Verfahren fachliche Leistungen für die PW erbracht hat, für sich genommen keine Befangenheit im oben dargelegten Sinn zu begründen. Dass sich ein erheblicher Teil der Einwendungen auf den Fachbereich dieser Sachverständigen beziehen und inhaltliche Kritik geübt wird, begründet für sich allein keine Zweifel an deren Unvoreingenommenheit, sondern ist im Rahmen der fachlichen Beurteilung und Beweiswürdigung zu behandeln. Konkrete Umstände, die objektiv geeignet wären, Zweifel an der Unvoreingenommenheit der Amtssachverständigen im vorliegenden Verfahren zu wecken, wurden nicht aufgezeigt. Der erhobene Befangenheitseinwand erwies sich daher als unbegründet.

Darüber hinaus wurde für den Fachbereich Verkehr für das verwaltungsgerichtliche Verfahren die SV10 für den Fachbereich Verkehr (Straße) bestellt; unabhängig davon stand der Verwertung der (sachverständigen) Ermittlungsergebnisse der Stella & Setznagel GmbH nichts entgegen.

b) Auch zu den Einwendungen der bP10 gegen die Heranziehung der KORDINA ZT GmbH (als Sachverständige für Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild/Sach- und Kulturgüter), den Sachverständigen Dr. Ingo KORNER (für die Fachgebiete bzw. Fachbereiche Ökologie, Tiere, Pflanzen, Lebensräume inkl. biologischer Vielfalt und Baumschutz) und den SV2 war entgegenzuhalten, dass der bloße pauschale Hinweis auf eine frühere oder parallele berufliche Tätigkeit für die PW für sich allein keine objektiv begründeten Zweifel an der Unvoreingenommenheit eines Sachverständigen zu begründen vermochte. Darüber hinaus hat, wie von der bP10 selbst dargestellt (sh. Beschwerde 9, S. 7), der Sachverständige für Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschafts- und Stadtbild sowie Sach- und Kulturgüter in zentralen Fragen auch eine von der PW abweichende fachliche Position eingenommen, was eine eigenständige fachliche Beurteilung belegt und der Annahme einer Befangenheit entgegensteht. Auch aus dem späteren Projektverlauf eines anderen Großvorhabens lassen sich mangels Darlegung konkreter fachlicher Fehlbeurteilungen und mangels kausalen Zusammenhangs keine Rückschlüsse auf die Fachkunde des SV im vorliegenden Verfahren ableiten.

c) Zu den Befangenheitsvorwürfen der bP10 gegen den SV11 wird unten auf die nachstehenden Ausführungen unter IV.3.1.2.11. f verwiesen, als dieser auch vom BVwG bestellt und herangezogen wurde.

Im Übrigen wird betreffend die Einwendungen gegen den SV2, den SV6, den SV7 und den SV8 auf die Ausführungen unten unter IV.3.1.2.10. ff verwiesen.

3.1.1.9. Damit konnten insb. auch die Ermittlungsergebnisse der zuvor erwähnten Sachverständigen als Beweis(mittel) für Sachverhaltsfeststellungen im Verfahren vor dem BVwG verwertet werden.

3.1.2. Zur Einhaltung der Verfahrensvorschriften im Verfahren vor dem BVwG:

3.1.2.1. Betreffend das Verfahren vor dem BVwG machten Parteien die Befangenheit von Sachverständigen wie auch des erkennenden Senats geltend (oben insb. II.1.3.40; II.1.3.70.; II.1.3.102. sowie II.1.3.104.).

Zur behaupteten Befangenheit des erkennenden Senats des BVwG

3.1.2.2. Die bP2 und bP3 brachten in ihrer Stellungnahme vor, der Senat könne befangen sein und möge selbst prüfen, ob nicht bereits ausreichend Gründe vorlägen, um sich selbst als befangen anzusehen. Es entstehe nämlich der Eindruck, der Senat habe seine Entscheidung bereits zugunsten der PW getroffen. Dies ergebe sich einerseits daraus, dass er die rechtliche

Frage hinsichtlich der Zuständigkeit der belangten Behörde ihrer Ansicht nach bereits vorweggenommen habe und andererseits aus einer beabsichtigten Beiziehung eines der PW zuzuordnenden Sachverständigen. Darüber hinaus würden Formulierungen des Senats, wonach es sich ggst. um ein Verfahren betreffend die „Genehmigung des Vorhabens“ handle, den Eindruck einer Befangenheit erwecken. Auch habe der Senat die beschwerdeführenden Parteien wiederkehrend auf das Neuerungsverbot „hingewiesen“ und gleichzeitig der PW Abänderungen der Anträge 1 und 2 „erlaubt“.

3.1.2.3. Gemäß § 6 VwGVG haben sich die Mitglieder des Verwaltungsgerichtes unter Anzeige an den Präsidenten der Ausübung ihres Amtes wegen Befangenheit zu enthalten.

Eine solche Befangenheit iSd § 6 VwGVG iVm § 7 AVG liegt nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs vor, wenn hinreichend konkrete Umstände bestehen, die aus Sicht eines objektiven Beteiligten Zweifel an der Unvoreingenommenheit des Richters begründen könnten. Diese Zweifel müssen daher im Anlassfall eine gewisse Wahrscheinlichkeit der Befangenheit begründen können (VwGH 18.02.2015, Ra 2014/03/0057). Entscheidend ist, ob ein vernünftiger Verfahrensbeteiligter Anlass hätte, an der Objektivität zu zweifeln (VwGH 29.07.2015, Ra 2015/07/0034; auch 30.05.2017, Ra 2016/07/0099).

Eine Befangenheit ergibt sich jedoch nicht alleine aus dem Umstand, dass ein Richter eine Beweiswürdigung in eine bestimmte Richtung vornimmt (VwGH 27.06.2017, Ra 2016/12/0001), Beweisanträge ablehnt (VwGH 31.03.2016, Ro 2015/07/0038), eine unrichtige Beweiswürdigung vornimmt (VwGH 14.10.2024, Ra 2023/12/0008, mwN) oder einem Richter Verfahrensfehler vorgehalten werden (VwGH 31.05.2017, Ra 2017/22/0044).

Jeder Vorwurf einer Befangenheit hat konkrete Umstände aufzuzeigen, welche die Objektivität der Entscheidungsträger in Frage stellen oder zumindest den Anschein erwecken können, dass eine parteiliche Entscheidung möglich ist (vgl. VwGH 29.07.2015, Ra 2015/07/0034 mwN).

3.1.2.4. Im Vorbringen der bP2 und bP3 (oben II.1.3.70.) wurden weder substantiierte Gründe noch Umstände dargetan, die objektiv geeignet wären, eine Befangenheit des erkennenden Senats anzunehmen oder eine unzulässige bzw. sachfremde Vorgangsweise bei der Anordnung der Beiziehung eines Sachverständigen erkennen lassen. Eine allfällige vorläufige rechtliche Einschätzung oder Erörterung von Zuständigkeitsfragen ist Teil der Prozessleitung und begründet keine Voreingenommenheit. Die beanstandete Formulierung ist lediglich eine inhaltliche Beschreibung des Verfahrensgegenstands (nämlich die Genehmigung des Vorhabens im behördlichen Verfahren). Sie enthält keine Wertung und deutet gerade nicht

darauf hin, dass die Entscheidung bereits feststehe. Solche verfahrensbezogenen Formulierungen lösen daher keinen objektiven Anschein der Parteilichkeit aus. Die von bP2 und bP3 geäußerten Zweifel gründen sich daher primär auf Verfahrensvorgänge, die nach der ständigen Rechtsprechung keine objektiv geeigneten Umstände darstellen, die Unvoreingenommenheit des Senats in Zweifel zu ziehen. Konkrete, auf persönliche Voreingenommenheit hinweisende Umstände wurden nicht dargetan. Bloße subjektive Befürchtungen, Unzufriedenheit mit der rechtlichen Beurteilung oder verfahrensleitenden Entscheidungen begründen keine Befangenheit. Darüber hinaus wurde nach Ausführungen des Vorsitzenden in der mV6 zum Befangenheitsvorbringen der beiden bP ausgeführt, dass sich der Senat nicht als befangen ansieht und wurden diesbezüglich in der mündlichen Verhandlung keine seitens der bP keine weiteren Äußerungen bzw. sonstiges Vorbringen dazu erstattet.

Auch ein Hinweis auf ein möglicherweise, wegen des innerprozessualen Neuerungsverbots (hier aufgrund einer nach § 40 Abs. 5 dritter Satz UVP-G 2000 gesetzten Frist), unzulässiges Vorbringen stellt ein Instrument verfahrensökonomischer Prozessleitung dar. Dabei ist nach geltender Rechtslage auch zwischen einem verspäteten Vorbringen (Beweisanbot) und einer – insb. bis zur Erklärung der Schließung des Ermittlungsverfahrens (sh. § 13 Abs. 8 AVG) – noch möglichen Modifikation des verfahrenseinleitenden Antrags zu unterscheiden.

3.1.2.5. Zum Befangenheitseinwand der bP6 (II.1.3.96.) war wiederum zu erwägen, dass für den erkennenden Senat aus der Kommunikation zwischen dem Vorsitzenden und der PW – so von der bP6 wahrgenommen und behauptet – auf keinen Anschein zu schließen war, dass eine parteiliche Entscheidung möglich wäre. Vielmehr war dazu zu sagen, dass es dem BVwG iZm § 26 Eisenbahn-Arbeitnehmerschutzverordnung erkennbar darum ging abzuklären (also die Rechtsauffassung zu ergründen), warum das VAI (als dem Verfahren beigezogene Formalpartei) von einer – allenfalls eine Ausnahmeentscheidung und weitere Ermittlungstätigkeiten zum Sachverhalt erfordernde – Abweichung von den Vorgaben in der genannten Verordnungsbestimmung in Anbetracht des zur Genehmigung eingereichten Vorhabens (bzw. des dazu beschriebenen Bauablaufs) ausging bzw. bei welcher (antragsgegenständlichen) Beschreibung des Bauablaufs von keiner Abweichung mehr auszugehen wäre.

3.1.2.6. Ein solcher Anschein folgte auch nicht aus den von der bP4 genannten Ausführungen in der mV8 bzw. einer Kommunikation des Vorsitzenden mit der PW bzw. mit einer von dieser zur Erstellung der UVE beauftragten Privatsachverständigen (oben II.1.3.98.): Zu berücksichtigen war dabei va., dass das erkennende Gericht schon aus Gründen einer

ökonomischen Führung des Verfahrens bei der Klärung strittigen Sachverhalts (bzw. auch strittiger Rechtsfragen) iSd § 39 AVG (iVm § 17 VwGVG) und vor Entscheidung über die Genehmigungsfrage auf eine entsprechende Darstellung des Vorhabens, der darin enthaltenen Maßnahmen sowie auch der Auswirkungsbeschreibung in der UVE – etwa betreffend die Beschreibung von Ist-Bestand und Auswirkungen der Vorhabensverwirklichung auf das Schutzgut „Biologische Vielfalt“ – durch die PW hinzuwirken hat. Allein daraus war allerdings auf keinen Anschein einer parteilichen Vorgangsweise bei der Entscheidung über die Frage der Genehmigung oder Versagung zu schließen.

Soweit die bP4 auch in dem Umstand, dass das BVwG nach der mV1 keine weitere rechtliche Erörterung zu § 20 EisbG zuließ war Folgendes zu erwägen: So ermöglichte das erkennende Gericht– nachdem aus seiner Sicht die fallbezogen möglicherweise relevanten Rechtsfragen zu dieser Bestimmung noch nicht durch Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs als geklärt anzusehen waren – in der mV1 eine umfassende rechtliche Erörterung mit den Parteien vor bzw. führte ein Rechtsgespräch durch (es machte – worin jedenfalls auch keine Befangenheit zu erblicken ist – für den weiteren Verfahrensverlauf seine „vorläufige“ Rechtsauffassung kund). Die weiteren Ausführungen, in denen die bP4 eine Befangenheit des BVwG (bzw. von einem oder mehreren Mitgliedern des zuständigen Senats) zu erkennen vermochte, blieben ohne weitere Substanz.

3.1.2.7. Insgesamt hielt sich sohin der erkennende Senat nicht für iSd § 6 VwGVG iVm § 7 AVG für befangen und sah von einer Anzeige an den Präsidenten des BVwG ab.

Zur behaupteten Befangenheit bzw. nicht ausreichender Qualifikation von im Verfahren von im Verfahren vor dem BVwG bei- oder herangezogenen Sachverständigen

3.1.2.8. Auch im Beschwerdeverfahren vor dem BVwG war zur Gewährleistung eines mängelfreien Verfahrens, insbesondere im Hinblick auf die Verpflichtung zur Erforschung der materiellen Wahrheit eine Beweisaufnahme und Erstattung von Sachverständigenbeweisen bzw. die Bei- und Heranziehung von Sachverständigen erforderlich.

3.1.2.9. Soweit auch gegen diese Personen von Parteien der Einwand der bzw. einer Befangenheit erhoben wurde, war Folgendes zu erwägen:

3.1.2.10. Betreffend das verwaltungsgerichtliche Verfahren war zunächst zu beachten, dass der Verwaltungsgerichtshof zur Bei- bzw. Heranziehung von bereits im verwaltungsbehördlichen Verfahren tätigen Sachverständigen bereits mehrfach – und unter Bezugnahme auf die Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes und des Europäischen Gerichtshofes für Menschenrechte – ausgeführt hat, dass dagegen keine grundsätzlichen

Bedenken bestehen, und zwar selbst dann nicht, wenn ein Bediensteter der belangten Behörde, der bereits im Verfahren vor der Behörde als Sachverständiger tätig geworden ist, auch vom Verwaltungsgericht in derselben Sache als Sachverständiger beigezogen wird, wobei jedoch ein allfälliger Befangenheitsvorwurf gegenüber einem Amtssachverständigen im Einzelfall jeweils gesondert zu prüfen ist. Dies gilt umso mehr für Amtssachverständige, die keine Bediensteten der belangten Behörde sind. Der Verwaltungsgerichtshof hat auch festgehalten, dass all diese Überlegungen erst recht auf die Bestellung von nichtamtlichen Sachverständigen (die nicht organisatorisch in die Behörde eingegliedert sind) zu übertragen sind (zu alldem etwa VwGH 24.05.2022, Ra 2021/03/0167, Rn. 127, mwN).

3.1.2.11. a) Die bP2 und bP3, bP4 und die bP8 brachten gegen die Heranziehung des SV2, des SV7 sowie des SV8 als Sachverständige im Verfahren vor dem BVwG in ihren Stellungnahmen im Wesentlichen vor, dass diese Sachverständigen bereits im verwaltungsbehördlichen Verfahren als Sachverständige bestellt waren. Sie seien befangen, als diese nunmehr ihr eigenes Gutachten bewerten und prüfen sollten und sie geradezu sich selbst gegenüber verpflichtet erscheinen würden, ihre schon im Verfahren vor der belangten Behörde abgegebene Ansicht auch im verwaltungsgerichtlichen Verfahren zu untermauern.

b) Die bP4 führte darüber hinaus betreffend den SV2 aus, dass eine unbefangene Bewertung des Beschwerdevorbringens in Bezug auf die Einwendung, dass die SchIV nicht mehr dem Stand des Wissens und der Technik entspreche, durch diesen Sachverständigen nicht zu erwarten sei, weil dieser sowohl im ggst. Behördenverfahren als auch in früheren Verfahren, in denen er als Sachverständiger beigezogen worden sei, in den von ihm erstatteten Gutachten die veralteten Grenzwerte der SchIV zugrunde gelegt habe. In einem anderen Verfahren habe ein Sachverständiger jedoch andere schalltechnische Grenzwerte zur Anwendung gebracht, insbesondere sei im Ergebnis der „Schienenbonus“ der SchIV dort nicht angewendet worden.

c) Die bP1 führte zum SV8 aus, dass in der „Firmenbroschüre“ der „Dr. Schippinger & Partner ZT-GmbH“ – also sohin die Gesellschaft für die er tätig wäre bzw. die ihm als Büro dient – Projekte aufgelistet seien, welche das Büro des Sachverständigen im Auftrag ua. der PW ausgeführt habe. Es seien mehrfach Projekte im Auftrag der PW geplant worden. Wegen der häufigen Geschäftsverbindungen könne der SV8 nicht als unbefangen angesehen werden. Auch bei der SV9 verwies die bP1 auf eine bestehende Verbindung zur PW, als diese sich mit durchgeführten Projekten für die PW „schmücke“. Aufgrund des wirtschaftlichen Abhängigkeitsverhältnisses zur PW sei aus Sicht des bP1 die Objektivität und Unparteilichkeit der SV9 ernsthaft fraglich.

c) Hinsichtlich des SV6 führte die bP1 aus, dass dieser als „Projektleiter“ beim „Vorhaben Lainzer Tunnel“ tätig gewesen sei, welches in direkter Verbindung zum ggst. Projekt stehe und dessen Fehlplanung nun zu erheblichen Problemen führe. So müsse der Güterverkehr statt im „Lainzer Tunnel“ nun in Form des ggst.en Projekts der Verbindungsbahn fahren. Beim SV6 liege eine mangelnde Fachkunde vor, weil dieser die Größe bereits beim „Lainzer Tunnel“ falsch angesetzt habe, und zu erwarten sei, dass seine Fehlplanung das nunmehrige Projekt bedingt habe. Der SV6 sitze außerdem als Vertreter der Wissenschaft in der „ÖVG – Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft“. Der Präsident dieser Gesellschaft sei Vorstandsvorsitzender der ÖBB-Holding AG, weswegen ein unabhängiges Gutachten nicht zu erwarten sei.

Auch die bP4 wies darauf hin, dass der SV6 von 1991 bis Februar 2003 zusätzlich zu seiner Funktion als Fachbereichsleiter für Eisenbahnbetriebliche Systemplanung bei HL-AG, die ab 01.01.2005 mit der ÖBB Infrastruktur Bau AG verschmolzen worden sei, Projektleiter des Vorhabens „Lainzer Tunnel“ gewesen sei. Dieses Vorhaben stehe in einem „direkten geographischen und inhaltlichen Zusammenhang“ mit dem ggst. Projekt. Die damalige Verantwortung des SV6 beim Projekt „Lainzer Tunnel“ bedinge ein unzulässiges Naheverhältnis zum ggst. Projekt (der PW). Für die bP4 sei es schwer nachvollziehbar, dass ein ehemaliger Projektleiter eines das gegenständliche Verfahren tangierenden Großprojekts nunmehr eine neutrale Position gegenüber der PW, als seine ehemalige Dienstgeberin, einnehmen könne. Auch gehe die „einröhrige Führung“ des „Lainzer Tunnels“ auf eine Entscheidung unter der damaligen Projektleitung des SV6 zurück und es bestehe deswegen „Druck von Seiten des Güterverkehrs“, die Verbindungsbahn rasch auszubauen. Der SV6 habe auch eine direkte persönliche Beziehung zum Verantwortlichen des Projekts der Verbindungsbahn, weil er gemeinsam mit diesem in leitender Funktion beim Vorhaben „Lainzer Tunnel“ tätig gewesen sei. Der Sachverständige sei daher aufgrund seines inhaltlichen Naheverhältnisses zum Projekt als befangen anzusehen. Wie die bP1 wies auch die bP4 in ihrer Stellungnahme zudem daraufhin, dass der SV6 aufgrund seiner Vorstandstätigkeit in der ÖVG eine direkte berufliche Verbindung zum Vorstandsvorsitzenden der ÖBB-Holding AG aufweise.

Auch die bP6 äußerte sich zum SV6 und führte aus, dass der Sachverständige ein beruflich engagierter Befürworter der einröhrigen Umsetzung des Vorhabens „Lainzer Tunnels“ gewesen sei, zudem dessen Projektleiter und damit ehemaliger Mitarbeiter der PW. Ein planerischer Zusammenhang zwischen diesem und der Verbindungsbahn sei offensichtlich. Eine unabhängige Begutachtung durch den in das Gesamtprojekt „Lainzer Tunnel und Verbindungsbahn“ verwickelten Sachverständigen sei unmöglich. Der Ausbau der Verbindungsbahn sei bereits in den 1990er Jahren diskutiert worden und könne

möglicherweise vom Sachverständigen mitentwickelt oder miterdacht worden sein. In Interviews würde der Sachverständige auch eine „eindeutige beruflich professionelle Position“ und „Sichtweise“ iS der PW, seiner ehemaligen Arbeitgeberin, darlegen. Es bestünden aufgrund der ehemaligen Tätigkeit des SV6 für die HL-AG bzw. die PW auch persönliche, kollegiale Verbindungen zum Projektleiter des Vorhabens. Der SV6 habe 2017 auch mitgeteilt, dass er sich nicht vorstellen könne, dass eine Tiefe der Schienenoberkante von sieben Metern bei der Hietzinger Hauptstraße ausreiche, weil bei innerstädtischen Tunneln immer Straßeneinbauten zu mitberücksichtigen seien, welche in diesem Fall in der Hietzinger Hauptstraße und in der Auhofstraße lägen und die Bahntrasse queren könnten. Die bP6 fürchte daher, dass der Sachverständige SV6 der Argumentation der PW, dass eine Tieferlegung der Verbindungsbahn nicht möglich sei, folgen könne.

Auch die bP8 legte betreffend Sachverständigen SV6 dar, dass dieser als Projektleiter beim Vorhaben „Lainzer Tunnel“ tätig gewesen sei. Wegen dessen einröhrigen Ausbaus wolle die PW nunmehr die Verbindungsbahn in der ggst. eingereichten Ausgestaltung umsetzen, damit diese als Ersatzstrecke für den Güterverkehr dienen könne. Der SV6 sei ein Befürworter des einröhrig geplanten „Lainzer Tunnels“ gewesen und seien bei dessen Bau immer der Ausbau der Verbindungsbahn mitgedacht und mitentwickelt worden. Dabei sei der SV6 in führender Rolle beteiligt gewesen und ergebe sich daraus dessen Befangenheit. Der Sachverständige sei während seiner beruflichen Tätigkeit immer auch gegen die von der bP8 geforderte Tieferlegung der Trasse der Verbindungsbahn gewesen und sei zudem jahrelang für die PW und als Kollege des Projektleiters des ggst. Vorhabens tätig gewesen.

d) Die bP8 sprach sich gegen die Bestellung des SV11 zum Sachverständigen aus, weil dieser keine Auskunft zur Erlassung der 2. HL-VO geben könne und der Wille der damaligen BReg in dieser klar zum Ausdruck komme. Selbst bei Vorliegen der Kriterien für eine Hochleistungsstrecke – dies werde von der Achtbeschwerdeführerin jedoch ausdrücklich bestritten – habe man die ,,Verbindungsbahn" nicht zu einer Hochleistungsstrecke oder zu einem Teil einer solchen erklärt. Der Sachverständige sei auch weder Verordnungsgeber noch an der Erlassung der 2. HL-VO involviert gewesen.

Die bP9 wiederum führte zum SV11 aus, dass die Beantwortung der Frage, ob die den verfahrensgegenständlichen Anträgen zugrundeliegende Eisenbahn als ,,Hochleistungsstrecke" iSd HLG und der zu diesem Bundesgesetz erlassenen Durchführungsverordnungen anzusehen sei, einem Sachverständigenbeweis nicht zugänglich sei, weil es sich dabei um eine Rechtsfrage handle. Darüber hinaus bestünden Zweifel an der

Unbefangenheit des Sachverständigen, weil dieser einen Teil seiner beruflichen Laufbahn bei der mitbeteiligten Partei verbracht habe.

Auch die bP2 und bP3 traten der Heranziehung des SV11 als Sachverständigen in ggst. Verfahren entgegen. So stehe dieser in oftmaligem Kontakt mit der PW und sei bereits für diese tätig gewesen sei. Es sei von einer wirtschaftlichen Abhängigkeit aller in Österreich für das (gemeint: Fachgebiet) „Eisenbahnwesen“ in die Liste der Sachverständigen (gemeint erkennbar: Nach dem Sachverständigen- und Dolmetschergesetz) eingetragenen Personen von der PW, die marktbeherrschend sei, auszugehen. Daher sei es geradezu ausgeschlossen, dass der Sachverständige ein Gutachten erstatte, welches nicht dem Wunsch und Willen der mitbeteiligten Partei entspreche. Zudem sei es unzulässig, den Sachverständigen für die Lösung einer Rechtsfrage, nämlich jener, ob es sich bei der „Verbindungsbahn“ um eine Hochleistungsstrecke handle, zu bestellen.

Die bP10 wies im Rahmen der mV6 auf die von ihr bereits in der Beschwerde vorgetragene Befangenheit des SV11 hin. Dieser habe über Jahre für die mitbeteiligte Partei gearbeitet und sei auch als Sachverständiger im behördlichen Verfahren tätig gewesen. Darüber hinaus sei sie der Ansicht, dass es sich um eine reine Rechtsfrage handle.

3.1.2.12. Mit all diesen Vorbringen zeigten die in den Vorabsätzen genannten – allesamt beschwerdeführenden – Parteien für das BVwG nicht auf, dass von den Bestellungen Abstand zu nehmen gewesen wäre:

a) So ließ sich iSd wiedergegebenen Rechtsprechung bloß aus der Tatsache, dass der SV2, der SV7 und der SV8 bereits im verwaltungsbehördlichen Verfahren beteiligt waren allein kein Anschein irgendeiner Voreingenommenheit betreffend die gegenständliche Beantwortung von Fachfragen ableiten.

b) Soweit die bP1 vorbrachte, dass die SV9 in einer wirtschaftlichen Abhängigkeit von der PW stehe, war darauf hinzuweisen, dass diese in ihren Referenzen durchaus Projekte (als Referenzen) für die PW anführte. Daneben wurden jedoch auch eine Vielzahl an weiteren Referenzprojekten genannt, welche in keinerlei Verbindung zur PW stehen (abrufbar unter https://www.revital-ib.at/de/referenzen, abgerufen am 21.01.2026). Eine wirtschaftliche Abhängigkeit und ein deshalb zu erwartendes parteiisches oder jedenfalls nicht unbeeinflusstes Urteil – bzw. auch nur der Anschein für ein solches Verhalten – war sohin für das BVwG nicht ersichtlich bzw. nicht zu prognostizieren.

Hinsichtlich der von der bP1 ebenfalls behaupteten wirtschaftlichen Abhängigkeit des SV8 von der PW unter Verweis auf deren Referenzen war festzuhalten, dass das BVwG nicht verkennt,

dass die GmbH unter ihren Referenzen (ehemals [vor dem 21.01.2026] abrufbar https://www.schippinger.at/referenzen/) u.a. auch Aufträge der PW anführt. Dies jedoch neben zahlreichen weiteren Aufträgen die in keinem Zusammenhang mit der PW stehen. Eine wirtschaftliche Abhängigkeit des SV8 ist sohin für das BVwG nicht erkennbar. Überdies ist anzumerken, dass der Sachverständige im verfahrensgegenständlichen Projekt keinerlei Planungstätigkeiten für die PW erbracht hat. Im Übrigen können auch hier die Erwägungen zu den SV6 und SV9 übertragen werden.

c) Ob die vom SV2 – und von der bP4 behauptet „fälschlich“ – herangezogenen schalltechnischen Grenzwerte nach der SchIV dem Stand der Wissenschaft und Technik entsprechen ist eine Fachfrage, die innerhalb der gutachterlichen Tätigkeit zu klären war. Weder lässt sich aus diesem allgemeinen (und auch für sich nicht sachkundig, also etwa durch in das Verfahren eingebrachten humanmedizinischen Privatsachverstand, unterlegten) Vorbringen der bP4 eine mangelnde Fachkunde des SV2, noch dessen Befangenheit ableiten (vgl. dazu etwa VwGH 27.03.2019, Ra 2019/10/0018, mwN, wonach selbst ein tatsächlich bestehender Mangel an Einsicht oder Fachkunde nicht als Befangenheit gewertet werden könnte). Auch der Umstand, dass ein anderer Sachverständiger eine andere fachliche Position einnimmt oder einnahm, spielte dabei – sofern keine weiteren Umstände aufgezeigt werden – für den erkennenden Senat keine Rolle.

d) Zu den Ausführungen beschwerdeführender Parteien betreffend den SV6 war auszuführen, dass dessen Tätigkeit als Projektleiter für das Vorhaben „Lainzer Tunnel“ bereits lange zurückliegt. So räumten die beschwerdeführenden Parteien in ihren Stellungnahmen selbst ein, dass diese Tätigkeit SV6 Im Jahr 2003 endete. Hinsichtlich der behaupteten Befangenheit des Sachverständigen wegen seiner Tätigkeit für das Projekt „Lainzer Tunnel“ und damit getroffenen – nach Ansicht der beschwerdeführenden Parteien fehlerhaften – Entscheidungen sowie einer ehemaligen Zusammenarbeit in seiner Tätigkeit für die PW (mit dem für diese Gesellschaft „nunmehrigen Projektverantwortlichen“) des ggst. – vom „Lainzer Tunnel“ auch nicht erkennbar abhängigen – Vorhabens blieben die Ausführungen der beschwerdeführenden Partei sehr allgemein und zum Teil auch (erkennbar) spekulativ. Für das BVwG war aus diesen Argumenten allein auf eine Befangenheit des SV6 – etwa wegen einer bestimmten persönlichen Beziehung – nicht zu schließen. Insb. war überdies auch nicht im Ansatz zu erkennen, warum die dargelegten seinerzeitigen Handlungen des SV6 – deren tatsächliches Zutreffen einmal unterstellend – in der projektleitenden Funktion für die in gegenständlichem Verfahren projektwerbende Partei sein objektives und (verfahrenspartei-)unabhängiges Handeln bei der Beantwortung ihm vom BVwG gestellten Fachfragen aus dem Fachgebiet „Eisenbahnwesen“ beeinflussen sollte bzw. hätten sollen;

noch ergibt sich auch nur ein Anschein dahingehend (vgl. hingegen zu einem klar anders gelagerten, zu einer Abstandnahme von der Heranziehung als Sachverständigen zu veranlassen habenden Fall, der Einbindung auf Basis einer privatrechtlichen Beziehung [zu einer anderen Verfahrenspartei für welche bzw. in deren Auftrag der Sachverständige zunächst ein Betriebskonzept erstellte und in der Folge von der Verwaltungsbehörde als nichtamtlicher Sachverständiger herangezogen wurde, wobei es um die Beurteilung u.a. eben diesen Betriebskonzepts ging] VwGH 20.09.2018, Ra 2018/11/0077, mwN).

Der SV6 ist seinen Angaben gegenüber dem BVwG folgend auch wirtschaftlich nicht als von der PW in einer Weise abhängig zu sehen, als dadurch von der Möglichkeit einer parteiischen und vorgefassten Urteilsabgabe auszugehen wäre. Auch zeigten die sich gegen die Heranziehung wendenden Eingaben – in der erforderlich konkreten Art und Weise – nichts Gegenteiliges auf. Jedenfalls ergab sich für das BVwG kein Bild dahingehend, wonach aufgrund einer wirtschaftlichen Verflechtung dahingehend zu schließen war bzw. das den Anschein erwecken könnte, dass das im Vorabsatz erwähnte (Fach-)Urteil über die dem SV6 im Fachgebiet „Eisenbahnwesen“ zu stellenden Fachfragen nicht in einer der Rechtsordnung entsprechenden Art und Weise abgegeben werden würde.

Zur Vorstandstätigkeit für die ÖVG ist anzumerken, dass es sich bei dieser laut deren Webseite (abrufbar unter https://www.oevg.at/ueber-die-oevg/, abgerufen am 21.01.2026) um einen allen am Verkehrsgeschehen interessierten Personen offen stehenden Verein nach dem Vereinsgesetz handelt, der sich mit allen Belangen des Personen-, Güter- und Nachrichtenverkehrs sowie der Logistik befasst. Geboten werden Publikationen, Veranstaltungen und ein Forum für die Mitglieder, um an Gestaltungen und künftigen Verbesserungen im Verkehrsgeschehen aktiv mitwirken zu können. Es werden Arbeitskreise abgehalten, in denen sich ausgewiesene Experten mit aktuellen Entwicklungen in ihrem Fachgebiet beschäftigen und die daraus entstehenden Erkenntnisse in Form von Publikationen und Veranstaltungen dem interessierten Publikum zugänglich gemacht. Alleine aus dem Umstand, dass der Präsident der ÖVG der Vorstandsvorsitzende der ÖBB-Holding AG – also der Muttergesellschaft der PW – ist und der SV6 ebenfalls als Vertreter der Wissenschaft im Vorstand der ÖVG beteiligt ist, lässt sich für das BVwG noch keine Befangenheit des Sachverständigen im oben dargestellten Sinn – auch nur im Ansatz bzw. dem bloßen Anschein nach – ableiten. Ebenso sieht das BVwG in den Ausführungen der Beschwerdeführer betreffend allfällige Vortragstätigkeiten oder bisherige Äußerungen zu einer Tieferlegung der Verbindungsbahn keinen Grund, von einer (allfälligen) mangelnden Fachkunde für die im jeweiligen Fachgebiet zu beantwortenden Beweisfragen (Fachfragen) auszugehen.

e) Auch betreffend des SV11 war aus den lediglich äußerst allgemein gehaltenen Vorbringen beschwerdeführender Parteien angesichts der oben zitierten Rechtsprechung und des Umstandes, dass sich dieser bereits seit dem Jahr 2012 in Ruhestand befindet, weder eine mangelnde Fachkunde, noch dessen Befangenheit abzuleiten.

3.1.2.13. Damit konnten auch die Ermittlungsergebnisse der Sachverständigen als Beweise verwertet werden.

Zur Wahrnehmung des innerprozessualen Neuerungsverbots aufgrund nach § 40 Abs. 5 dritter Satz UVP-G 2000 gesetzter Fristen

3.1.2.14. Im Verfahren vor dem BVwG machten Beschwerdeführer geltend, dass ihre Ausführungen trotz vom BVwG gesetzter Fristen – betreffend die Ergänzungen von Beschwerden oder auch die Möglichkeiten zu Äußerungen – noch hätten berücksichtigt werden müssen; dies auch, weil die Vorschrift des § 40 Abs. 5 dritter Satz, die hinsichtlich der Fristsetzung iZm Beschwerden von einer „Konkretisierung“ spreche, unrichtig angewendet worden sei (sh. dazu insb. II.1.3.13.; II.1.3.14.1. und II.1.3.106.).

Dazu und hinsichtlich anderer zu bestimmten Zeitpunkten erstatteten Vorbringen sowie vorgelegten [angebotenen] Beweisen bzw. Beweismitteln oder gestellten Beweisanträgen war Folgendes voranzustellen:

3.1.2.15. Gemäß § 9 Abs. 1 Z 3 VwGVG hat eine Beschwerde jene Gründe zu enthalten, auf die sich die Behauptung der Rechtswidrigkeit stützt. Das damit normierte Inhaltserfordernis bezieht sich auf jenes Vorbringen einer beschwerdeführenden Partei, aus dem sie eine Rechtswidrigkeit des angefochtenen Verwaltungsaktes (infolge Verfahrensfehler, materieller Rechtswidrigkeit oder Unzuständigkeit) ableitet (vgl. VwGH 28.11.2023, Ra 2023/08/0100, Rn. 13, mwN). Darauf, ob diese Gründe der Beschwerde zum Erfolg verhelfen, kommt es bei der Prüfung der formellen Erfordernisse eines Rechtsmittels jedoch nicht an (dazu etwa VwGH 20.06.2017, Ra 2016/01/0288, mwN).

Bei der Auslegung der Beschwerdebegründung und des Beschwerdeantrags ist nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs kein übertriebener Formalismus anzuwenden. Es genügt, wenn die Beschwerde erkennen lässt, was die Partei anstrebt und womit sie ihren Standpunkt vertreten zu können glaubt (vgl. etwa VwGH 25.05.2023, Ra 2022/01/0155, Rn. 10, mwN; zuletzt neuerlich VwGH 20.06.2024, Ra 2022/04/0152, mwN, betreffend auch in einer Beschwerde – konkretisierte– Verweise auf im verwaltungsbehördlichen Verfahren in Einwendungen und Stellungnahmen vorgebrachte Einwendungen).

3.1.2.16. a) Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs zu den auch im verwaltungsgerichtlichen Verfahren beachtlichen §§ 37, 39, 58 Abs. 2 und 60 AVG wie auch zu § 29 VwGVG hat das Verwaltungsgericht im Hinblick auf die Grundsätze der Amtswegigkeit und der Erforschung der materiellen Wahrheit alle notwendigen Beweise aufzunehmen und darf sich über erhebliche Behauptungen und Beweisanträge nicht ohne Ermittlungen und ohne Begründung hinwegsetzen (zum Ganzen etwa VwGH 18.06.2020, Ra 2020/07/0015, Rn. 33, mwN). Es hat – wie auch die Verwaltungsbehörde im Bescheid – auf jede strittige Sach- und Rechtsfrage, soweit von Relevanz, einzugehen (vgl. VwGH 09.09.2015, 2013/03/0120, Pkt. 2.2.2.c), mwN). Ein bloß unsubstantiiertes Bestreiten, dh. etwa wenn einem Sachverständigengutachten oder auf Grundlage eines solchen getroffenen Tatsachenfeststellungen ohne nähere Begründung entgegengetreten wird, kann außer Betracht bleiben (vgl. dazu etwa VwGH 23.10.2023, Ra 2022/07/0078, Rn. 18, mwN, wobei diese Entscheidung die Pflicht zur Durchführung einer mündlichen Verhandlung bzw. die, falls nicht bereits ausreichende [erklärend zur Entkräftigung des Beschwerdevorbringens] Ermittlungsergebnisse aus dem bisherigen Verfahren vorliegen, Erforderlichkeit der Aufnahme ergänzenden Sachverständigenbeweises betraf).

b) Der Verwaltungsgerichtshof hat allerdings bereits auch ausgesprochen, dass eine Partei, wenn diese nicht nur ganz allgemein gehaltene, sondern einigermaßen konkrete sachbezogene Behauptungen aufgestellt hat, die nicht schon von vornherein aus rechtlichen Gründen unmaßgeblich sind, vorerst zu einer Präzisierung und Konkretisierung des Vorbringens sowie zu entsprechenden Beweisanboten aufzufordern ist, die dem Verwaltungsgericht nach allfälligen weiteren Ermittlungen die Beurteilung des Vorbringens ermöglichen (vgl. dazu etwa VwGH 30.01.2019, Ra 2018/03/0131, Rn. 7, mwN).

c) Verweisendes Vorbringen (verweisende Beweisanbote) in der Beschwerde bzw. beschwerdeergänzenden Ausführungen auf davor – insb. im verwaltungsbehördlichen Verfahren erstattete Vorbringen oder Beweisanbote (allenfalls gestellte Beweisanträge) – werden allerdings nur insoweit als iSd §§ 9 Abs. 1 Z 3 und 27 VwGVG iSd zuvor wiedergegebenen Leitlinien der Rechtsprechung in Behandlung zu nehmen sein bzw. werden nur dann eine Auseinandersetzung mit solchen Vorbringen oder Anboten (Anträgen) erforderlich machen, wenn diese ausreichend klar angeben, auf welches bisheriges Vorbringen oder auf welche bisherigen Angebote verwiesen wird (vgl. dazu etwa VwGH 20.06.2024, Ra 2022/04/0152, sh. darin insb. Rn. 13, mwN; ebenso VwGH 24.05.2016, Ra 2016/03/0037, wonach etwa die bloße Übermittlung früher im verwaltungsbehördlichen Verfahren eingebrachter Unterlagen ohne nähere Hinweise nicht ausreichend ist, weil das Verwaltungsgericht sonst Beschwerdegründe selbst „identifizieren“ müsste; sh. idZ auch

die – zur Verfahrensrechtslage vor der Einführung der zweistufigen Verwaltungsgerichtsbarkeit ergangene, jedoch nach Auffassung des erkennenden Senats auf die geltende Verfahrensrechtslage übertragbare – Entscheidung VwGH 22.12.2009, 2009/21/0068, mwN, wonach der bloße und nicht näher präzisierte Verweis auf das „gesamte bisherige Vorbringen“ keine Auseinandersetzungspflicht des Verwaltungsgerichts begründet).

Aus diesem Grund veranlassten insb. die mehrfach im Verfahren vor dem BVwG von der bP6 getätigten Äußerungen, man habe bereits in einer „Stellungnahme“ – insb. in den Einwendungen im verwaltungsbehördlichen Verfahren (sh. oben II.1.1.4.) – etwas geltend gemacht nicht dazu, solche Ausführungen für auseinandersetzungsrelevant anzusehen. Anders wäre dies gewesen, sofern eben entsprechendes Vorbringen in der Beschwerde oder den aufgrund einer Fristsetzung iSd § 40 Abs. 5 dritter Satz UVP-G 2000 rechtzeitig erstatteten beschwerdeergänzenden Äußerungen wiederholt oder zumindest ausreichend konkret auf früher im verwaltungsbehördlichen Verfahren erstattetes Vorbringen verwiesen wurde.

3.1.2.17. a) Zu beachten war dabei weiters, dass, was der Verwaltungsgerichtshof in ständiger Rechtsprechung aus § 10 VwGVG ableitet, im verwaltungsgerichtlichen Verfahren grundsätzlich kein Neuerungsverbot besteht, also neues Tatsachenvorbringen als auch ergänzende Beweisanbote (Beweisanträge) erstattet als auch neue rechtliche Argumente vorgetragen werden können (vgl. idZ etwa VwGH 29.01.2019, Ra 2018/08/0238, Rn. 14; VwGH 24.02.2016, Ra 2015/09/0125).

Bis zur verwaltungsgerichtlichen Entscheidung zu einem späteren Zeitpunkt ausgeführte Vorbringen (Anträge) werden hingegen grundsätzlich in Behandlung zu nehmen sein. Sie durften sohin nicht begründungslos (oder erst nach allenfalls weiteren sachverhaltsbezogenen Ermittlungstätigkeiten) übergangen werden, sofern nicht etwa Tatsachen oder Beweise wegen des (bereits erklärten) Schlusses des Ermittlungsverfahrens, allenfalls auch nur für einen Teilbereich der Sache, gemäß § 39 Abs. 3 AVG iVm § 40 Abs. 5 UVP-G 2000 iSd der im Vorabsatz getätigten Ausführungen als unzulässig anzusehen waren (vgl. dazu etwa, wobei diese Entscheidung auf die geltende Verfahrensrechtslage übertrag sein wird, VwGH 18.10.2012, 2011/23/0441, mwN, zur Ergänzung einer Berufung vor der berufungsbehördlichen Entscheidung).

Der Verwaltungsgerichtshof hat in seiner Rechtsprechung zu nach Ablauf der Beschwerdefrist erstatteten Vorbringen auch bereits ausgesprochen, dass § 27 VwGVG den Prüfumfang durch das Verwaltungsgericht nicht ausschließlich an das Vorbringen in der Beschwerde bindet. Das Verwaltungsgericht ist im Rahmen der der jeweiligen beschwerdeführenden Partei zukommenden subjektiv-öffentlichen Rechte befugt, nachzuprüfen, ob überhaupt die

Voraussetzungen für die Erteilung einer Berechtigung vorliegen. Damit verbietet sich für den Verwaltungsgerichtshof eine Auslegung des § 27 VwGVG dahingehend, dass bezüglich einer nicht trennbaren Sache die Prüfbefugnis des Verwaltungsgerichts lediglich auf einen Teil dieser Sache einschränkt wäre (vgl. VwGH 06.03.2019, Ro 2018/03/0031 ua., Rn. 96, mwN; die Entscheidung erging auch zu einem Verfahren nach dem 2. Abschnitt des UVP-G 2000, allerdings vor der Novellierung dieses Bundesgesetzes durch BGBl. I Nr. 80/2018).

b) Abweichend davon wären – wobei an dieser Stelle festgehalten werden sollte, dass dies ggst. nicht der Fall war – wäre nach § 40 Abs. 1 dritter Satz UVP-G 2000 Vorbringen („Einwendungen“ oder „Gründe“) jedenfalls unzulässig, erstmaliges Vorbringen im Rechtsmittelverfahren missbräuchlich oder unredlich ist; mit solchem Vorbringen bräuchte sohin niemals eine inhaltlich Auseinandersetzung erfolgen.

c) Gleichzeitig ordnet – der gemäß § 17 VwGVG auch im verwaltungsbehördlichen Verfahren zu Anwendung gelangende – § 39 Abs. 2a AVG an, dass jede Partei ihr Vorbringen so rechtzeitig und vollständig zu erstatten, dass das Verfahren möglichst rasch durchgeführt werden kann. Daneben ermöglicht der in ebensolcher Weise anwendbare § 39 Abs. 3 AVG, dass das Ermittlungsverfahren bei „Entscheidungsreife“ für geschlossen erklärt werden kann.

d) Nach dem UVP-G 2000 kann das BVwG auch bereits aufgrund der durch die Novelle BGBl. I Nr. 80/2018 bewirkte Rechtslage den Schluss des Ermittlungsverfahrens (auch) nur für einen „Teilbereich“ anordnen. Dies bewirkt, dass zu einem bereits geschlossenen Teilbereich kein Vorbringen mehr erstattet bzw. keine Beweismittel mehr, insb. in bzw. nach der Verhandlung, vorgebracht werden können und setzt voraus, dass in den betroffenen Teilbereichen keine weiteren Ermittlungen mehr notwendig sind. Dadurch sollen „Verfahrensverschleppungen“ verhindert und – wie gegenständlich – das BVwG in die Lage versetzt werden, auf dem Boden der bis dahin gesammelten Ermittlungsergebnisse die Entscheidung zu erlassen (vgl. VwGH 22.08.2022, Ra 2022/04/0074, Rn. 22, mwN).

Ebenso ist nach § 17 VwGVG iVm § 45 Abs. 3 AVG auch im verwaltungsgerichtlichen Verfahren den Parteien Gelegenheit zu geben, vom Ergebnis einer – insb. aufgrund einer von als erforderlich angesehenen (ergänzenden) Ermittlungstätigkeit vorgenommenen – Beweisaufnahme Kenntnis zu erlangen und dazu Stellung zu nehmen (vgl. dazu etwa VwGH 04.04.2024, Ra 2023/01/0115, Rn. 19, mwN, wonach es mit den ein rechtsstaatliches Verfahren tragenden Grundsätzen des Parteiengehörs und der freien Beweiswürdigung unvereinbar, einen Bescheid auf Beweismittel zu stützen, welche der Partei nicht zugänglich gemacht worden sind).

e) Allerdings enthält das UVP-G 2000 besondere Vorgaben betreffend das Erfordernis, welches Vorbringen (bzw. welche Beweisanbote) zu bestimmten Zeitpunkten im verwaltungsgerichtlichen Verfahren (noch) in Behandlung zu nehmen war:

So konnte das BVwG gemäß § 40 Abs. 5 dritter Satz UVP-G 2000 für Konkretisierungen der Beschwerden und für sonstige Stellungnahmen und Beweisanträge angemessene Fristen mit der Wirkung setzen, dass nach deren Ablauf erstattete Vorbringen im weiteren Verfahren nicht zu berücksichtigen sind. Ebenso ordnet die zuvor genannte Vorschrift an, dass § 39 Abs. 3 AVG mit der Maßgabe anzuwenden ist, dass neue Tatsachen und Beweismittel, sofern diese noch zulässigerweise vorgebracht werden können, spätestens in der mündlichen Verhandlung vorzubringen sind und der Schluss des Ermittlungsverfahrens auch für einzelne Teilbereiche der Sache erklärt werden kann; und überdies § 39 Abs. 4 1. und 2. Satz und Abs. 5 AVG nicht anzuwenden ist.

§ 40 Abs. 5 UVP-G 2000 wurde mit der UVP-G-Novelle BGBl. I Nr. 26/2023 neu gefasst und war – mangels einer Übergangsvorschrift (sh. § 46 Abs. 29 UVP-G 2000) auch in gegenständlichem Verfahren vollumfänglich anzuwenden. Die Gesetzesmaterialien zur Neufassung führen dabei aus (vgl. ErläutRV 1901 BlgNR, 27. GP, S. 14):

“Durch immer wieder neue Ergänzungen der Beschwerde und umfangreiche Eingaben kurz vor einer angesetzten mündlichen Verhandlung oder während dieser Verhandlung werden Beschwerdeverfahren verlängert. Erhält das Bundesverwaltungsgericht die Möglichkeit, eine angemessene Frist für Konkretisierungen von Beschwerden zu setzen, fällt diese Möglichkeit weg und der Verfahrensablauf wird planbar. Ebenso soll die Möglichkeit eingeführt werden, die Fristen für sonstige Stellungnahmen, etwa zur Gewährung von Gehör nach § 45 Abs. 3 AVG, verbindlich zu machen. Nach dem auch für die Verwaltungsgerichte geltenden allgemeinen Vorschriften für das Verwaltungsverfahren sind sonst grundsätzlich auch noch nach Ablauf der Frist erstattete Äußerungen beachtlich (vgl. etwa VwGH 27.5.2003, 2002/07/0090). So wird die Möglichkeit geschaffen, das Verfahren nach der mündlichen Verhandlung abzuschließen. Wie auch etwa die Erklärung des Schlusses des Ermittlungsverfahrens wird die Setzung der Fristen durch verfahrensleitenden Beschluss (§ 31 Abs. 2 VwGVG) zu erfolgen haben. Die zeitliche Beschränkung für neue Tatsachen- und Beweisvorbringen (also ein innerprozessuales Neuerungsverbot) bedeutet nicht, dass zu den zulässigerweise neu vorgebrachten Tatsachen nicht den übrigen Parteien das Recht auf Gehör und zur Geltendmachung ihrer rechtlichen Interessen dazu einzuräumen ist. Dies betrifft natürlich auch die Ergebnisse des aufgrund solchen Vorbringens neuer Tatsachen oder Beweise vom Verwaltungsgericht ermittelten Sachverhalts (Beweisergebnisse). Werden im Zuge einer so erstatteten Äußerung von einer Partei allerdings wiederum „neue“ Tatsachen und Beweise vorgebracht, so wären diese dann allerdings wieder unbeachtlich. Diese Auffassung wird auch vom Verfassungsgerichtshof gestützt, in dem er ausspricht, dass ein Neuerungsverbot nach Beschwerdeerhebung nicht dem Rechtsstaatsgebot widerspricht und auch nicht Art. 136 Abs. 2 B-VG entgegensteht (vgl. VfGH v. 14.12.2021, G225/2021). Es ist somit zwischen einem Neuerungsverbot und dem Gehör zu Tatsachen und Beweisen zu differenzieren.”

(Hervorhebung durch das BVwG)

Daraus ist klar zu folgern, dass der Gesetzgeber mit der “Konkretisierung” der Beschwerden – wohl ausgehend davon, dass mit Ablauf der (mit Einführung der zweistufigen Verwaltungsgerichtsbarkeit gegenüber der Frist für die Erhebung einer Berufung auf vier Wochen verlängerten) Beschwerdefrist die darin ausgeführten Gründe für die ersehene Rechtswidrigkeit vollständig ausgeführt sein sollten – die „Ergänzung” der Beschwerde meinte; also die Erstattung von (weiteren) Gründen iSd § 9 Abs. 1 Z 3 VwGVG nach Ablauf der Beschwerdefrist, jedoch vor einer die Rechtssache abschließenden inhaltlichen oder formalen Erledigung durch das Verwaltungsgericht.

Entgegen der Ansicht der bP2, der bP3 wie auch der bP4 ist nicht erkennbar, dass der Gesetzgeber wollte, dass das BVwG bei Setzung einer Frist für die “Konkretisierung” nach § 40 Abs. 5 dritter Satz UVP-G 2000 einer Beschwerde auch anzugeben hatte, wie – ähnlich einem Auftrag nach § 13 Abs. 3 AVG – das Beschwerdevorbringen zu modifizieren wäre (also zB, wie eine geltend gemachte inhaltliche Rechtswidrigkeit betreffend den zu ermittelnden maßgeblichen Sachverhalt, näher zu präzisieren wäre).

f) Die Konsequenz eines nicht fristgerecht erstatteten Vorbringens wird darin bestehen, dass das BVwG – abweichend eben von den sonst gemäß § 29 VwGVG bzw. den §§ 58 Abs. 2 und 60 AVG geltenden Anforderungen an eine Entscheidungsbegründung – nicht gehalten ist, sich mit einem solchen Vorbringen auseinanderzusetzen; es also ein solches Vorbringen, mit anderen Worten, (an sich) begründungslos übergehen konnte. Ebenso kann ein solches, verspätetes Vorbringen auch nicht dazu veranlassen – allenfalls – weitere Ermittlungsschritte zu setzen oder zu diesem (positive oder negative) Sachverhaltsfeststellungen zu treffen.

Nicht mehr als – auch hinsichtlich gesetzter Fristen rechtzeitig – in Behandlung zu nehmendes Vorbringen war auch ein solches zu sehen, mit welchem, jedoch ohne nähere Präzisierung oder Verweise auf andere Prozesserklärungen, von einer Prozesspartei erklärt wurde, sie „schließe“ sich den Ausführungen anderer Prozessparteien (zB in anderen (Beschwerde-)Schriftsätzen oder auch in einer mündlichen Verhandlung) „an“ (vgl. dazu etwa VwGH 20.06.2024, Ra 2022/04/0152, mwN, insbesondere Rn. 13 f). Überhaupt wird ein solches „Anschließen“ an Ausführungen in anderen Rechtsmitteln dann nicht als eigenes Vorbringen bzw. das (eigene) Ausführen eines zu einer Auseinandersetzungspflicht iSd § 27 VwGVG führenden Beschwerdegrunds iSd § 9 Abs. 1 Z 3 leg. cit. zu sehen sein, wenn jene Partei, deren Vorbringen man sich „anschließt“, hinsichtlich der materiellen Norm oder des dazugehörigen maßgebenden Sachverhalts gar kein Mitspracherecht zukam.

Auch kann ein Tatsachenvorbringen (oder tatsachenbezogenes Gegenvorbringen), bzw. auch entsprechende Beweise (Beweisanbote oder Beweisanträge), nach dem Ablauf einer gesetzten Frist nicht mehr präzisiert werden. Ansonsten würde dies der vom Gesetzgeber mit § 40 Abs. 5 dritter Satz UVP-G 2000 – schon nach den oben widergegebenen Erläuterungen – intendierten Absicht, durch die Möglichkeit, ein innerprozessuales Neuerungsverbot anzuordnen, den Verfahrensablauf „planbar“ und den Abschluss nach der mündlichen Verhandlung zu „ermöglichen“, entgegenstehen (zu einem anders ausgestalteten Neuerungsverbot bzw. einer anders ausgestalteten Eventualmaxime sh. etwa die – erkennbar § 482 Abs. 2 ZPO nachgebildete – Vorschrift des § 351h Abs. 4 ASVG, wonach eben bis zu einem bestimmten Zeitpunkt im verwaltungsgerichtlichen Verfahren noch Tatsachen- und Beweisvorbringen zur “Stützung” oder “Widerlegung” von im verwaltungsbehördlichen Verfahren [rechtzeitig] vorgebrachter Tatsachen und Beweise erstattet werden kann).

Wurde also etwa ein – nur allgemein gehaltenes (bzw. nicht näher substantiiertes), wenngleich noch die Mindestschwelle für ein in Behandlung zu nehmendes überschreitendes – Tatsachenvorbringen erstattet (zB „bei Vorhabensverwirklichung kommt zu negativen Auswirkungen auf die Chemie des Grundwassers”), so wird dieses nur als solches – eben allgemein gehaltenes – in Behandlung zu nehmen sein (zB hinsichtlich der Frage, ob die von einer Verwaltungsbehörde erzielten Ermittlungsergebnisse schlüssig sind); eine Präzisierung zu einem späteren Zeitpunkt im Verfahren, durch welche konkreten Wirkungen es zu den Auswirkungen kommen sollte, etwa aufgrund welcher spezifischen Emissionen bestimmter Schadstoffe, wird dann aber wiederum unbeachtlich sein (bzw. bedarf als solches keiner weiteren Auseinandersetzung oder sogar Ermittlungstätigkeiten dazu und im Ergebnis auch Feststellungen zum Sachverhalt). Eine solche Präzisierung wird auch nicht dadurch möglich sein, dass eine Partei zunächst ein allgemein gehaltenes Vorbringen erstattet und zu einem späteren Zeitpunkt zB eine dieses Vorbringen näher substantiierende Äußerung eines Privatsachverständigen enthält.

g) Unabhängig davon könnte es iSd oben angeführten Rechtsprechung erforderlich sein, dass das BVwG, insb. durch Aufforderung zur Präzisierung, klärt, was mit dem (fristgerecht erstatten) Tatsachenvorbringen oder Beweisanbot gemeint war, um überhaupt eine Behandlung dieses Vorbringens zu ermöglichen; doch auch dies bedeutet nicht, dass das innerhalb der gesetzten Frist erstattete Vorbringen nach der Frist noch präzisiert werden könnte.

h) Auch könnte das BVwG aufgrund rechtzeitig, also va. innerhalb einer Frist zur Beschwerdekonkretisierung, erstatteten Vorbringens, mit dem zB unschlüssige

Schlussfolgerungen in sachverständigen Ermittlungsergebnissen aufgezeigt werden, sich veranlasst sehen, ergänzend zu ermitteln. Solche Ermittlungsergebnisse, etwa ein Gutachtenskonkretisierung durch einen Sachverständigen, sind dann wieder den Parteien zum Gehör vorhalten und diese können dazu wieder tatsachenbezogenes Vorbringen erstattet oder Beweise anbieten, zB eine privatsachverständige Äußerung vorlegen. Solches Vorbringen oder die angebotenen Beweise werden gleichzeitig wieder nur dann beachtlich sein, wenn sie nicht als „neu“ anzusehen sind, dh. in der Regel nicht bereits innerhalb der zunächst gesetzten Frist hätten erstattet werden müssen. Falls aber – dann eben wieder „verspätet“ – „neue“ Tatsachen oder Beweise vorgebracht werden, wird das BVwG nicht gehalten sein, sich mit diesen (etwa beweiswürdigend) auseinanderzusetzen.

i) Fraglich war überdies, ob unter „Vorbringen” iSd § 40 Abs. 5 dritter Satz UVP-G 2000 (nur) *Tatsachen*vorbringen (bzw. sodann auch Beweisvorbringen) zu verstehen war oder auch *Rechts*vorbringen. Der Zielsetzung eines planbaren Verfahrensablaufs wie auch der Ermöglichung des Abschlusses nach der mündlichen Verhandlung folgend wird nach einer gesetzten Frist erstattetes Rechtsvorbringen nur soweit beachtlich sein, wenn dieses insb. nicht darauf abzielt aufzuzeigen, dass bestimmten Ermittlungstätigkeiten nicht nachgekommen wurde; Vorbringen, wonach etwa aufgrund einer bestimmten Norm der maßgebliche Sachverhalt nicht, nicht ausreichend oder unrichtig ermittelt wurde wird, anders gewendet, innerhalb einer gesetzten Frist zu erstatten sein.

Dort wo allerdings das BVwG sich zu – gegenüber dem verwaltungsbehördlichen Verfahren – ergänzenden Ermittlungstätigkeiten gehalten sieht, hat es zu diesen Ermittlungsergebnissen Gehör zu gewähren. Dies bedeutet jedoch nicht, wie auch die oben wiedergegebenen Erläuterungen zum Ausdruck bringen, (erstmals) Vorbringen (Beweisanbote) zu erstatten, das bereits innerhalb einer gesetzten Konkretisierungs- oder sonstigen Stellungnahmefrist (Äußerungsfrist) hätte erstattet werden müssen.

j) Gleichzeitig durfte – was gerade auch für den ggst. Fall galt – nicht übersehen werden, dass auch bei Änderungen des verfahrenseinleitenden Antrags iSd § 13 Abs. 8 AVG iSd (iVm § 17 VwGVG vom BVwG zu berücksichtigenden) § 37 2. Satz AVG Gehör zur Antragsmodifikation zu gewähren war. Doch auch in diesem Fall war nur das sich auf die geänderten Teile des Antrags beziehende Vorbringen iSd obigen Erwägungen beachtlich.

k) Darüber hinaus war auch zu berücksichtigen, dass der Gesetzgeber in § 40 Abs. 5 dritter Satz UVP-G 2000 auch eine weitere Eventualmaxime dahingehend aufstellte, dass aber – auch noch als “zulässig” anzusehende – Äußerungen (also jedenfalls Tatsachenvorbringen oder Beweisanbote) jedenfalls spätestens in der mündlichen Verhandlung zu tätigen waren.

l) Eine weitere Beschränkung bzw. Eventualmaxime hinsichtlich auseinandersetzungsrelevanten (sachverhaltsbezogenen) Vorbringens bzw. Beweisen konnte durch eine verfahrensleitende Anordnung des BVwG in Form des Ausspruchs der Erklärung, dass das Ermittlungsverfahren geschlossen ist, erfolgen: Hinsichtlich des ggst. Verfahrens war dies nach § 40 Abs. 5 UVP-G 2000 – in Abweichung zu § 39 Abs. 3 AVG – auch für nur einen "Teilbereich" der Sache des Verfahrens möglich, also etwa nur für einen bestimmten Sachverhaltskomplex. Gleichzeitig war zu beachten, dass § 39 Abs. 3 AVG (bei Zusammenschau mit § 41 Abs. 2 AVG) einen entsprechenden Hinweis auf die Rechtsfolgen enthält (vgl. dazu VwGH 13.01.2025, Ra 2024/12/0092, Rn. 32).

3.1.2.18. Vor dem Hintergrund der vorstehenden Ausführungen folgte bezogen auf den ggst. Fall:

a) Das BVwG setzte unter Bezugnahme auf § 40 Abs. 5 dritter Satz UVP-G 2000 – wie auch unter Hinweis auf die Rechtsfolgen – Fristen sowohl für die Konkretisierung von Beschwerden wie zur Erstattung sonstiger Äußerungen, etwa hinsichtlich der (mehrfachen) durch die PW während des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens vorgenommenen Vorhabensänderungen wie auch zu den Ergebnissen ergänzender Ermittlungstätigkeiten, insb. den SV-Gutachten 1 bis 6.

Diese Fristen waren auch immer als angemessen zu sehen, wobei das BVwG bei deren Festlegung insb. auf den Umfang und die Komplexität des Verfahrensgegenstands einerseits und die Verfahrensökonomie wie auch die, jedenfalls programmatischen, Vorgabe von § 39 Abs. 2a AVG andererseits Bedacht nahm.

b) Es wies auch in den Ladungen (Anberaumungsverständigungen) zu den einzelnen Tagsatzungen (oder Tagsatzungsblöcken) der mündlichen Verhandlung auf das Neuerungsverbot und die Folgen nicht rechtzeitig erstatteten Vorbringens hin (sh. dazu auch unten 3.1.2.19. ff).

c) Aus diesem Grund waren bestimmte Vorbringen, wie auch Beweise, nicht mehr in Behandlung zu nehmen bzw. erübrigte sich eine Auseinandersetzung mit diesen.

Insb. war auf folgendes Verfahrensgeschehen hinzuweisen:

Nicht mehr als behandlungsrelevant war ein Vorbringen bzw. Beweisanbot der bP4 insb. betreffend die Verkehrsprognose (Straße) der bP4, das während der Tagsatzungsblöcke der mV8 vorgelegt wurde. So war im Vorlagezeitpunkt bereits der Schluss des

Ermittlungsverfahrens für den Sachverhaltskomplex (und damit „Teilbereich“ iSd § 40 Abs. 5 UVP-G 2000) betreffend eben die Verkehrsprognose (Straße) erklärt worden.

So war gerade das Vorbringen oben II.1.3.108 (einschließlich der damit vorgelegten privatsachverständigen Äußerung) als verspätet anzusehen und darauf nicht mehr weiter einzugehen. So hätte dieses Vorbringen spätestens in der mV8 – in dieser wurde, wobei dies den Parteien mit ausreichender Vorbereitungszeit davor (sh. dazu auch unten unter IV.3.1.2.19. ff), samt auch dem Umstand der Aufnahme von Sachverständigenbeweis, bekannt gegeben wurde – erstattet bzw. der Beweis dort angeboten werden müssen. Dabei ließ sich dem SV-Gutachten 6 wie auch bereits den Ausführungen der SV9 in der mV8 selbst klar entnehmen, dass die in der mV8 selbst vorgenommenen Vorhabensabänderungen hinsichtlich der landschaftspflegerischen Begleitplanung (also va. das Beilagenkonvolut ./17 zur VHS8) hinsichtlich der Auswirkungen auf das Schutzgut Biologische Vielfalt wie auch dem Artenschutz (also der Beurteilung der verbotenen Wirkungen wie auch der Alternativenprüfung) nicht relevant war (dies betraf also insb. die Eingabenkonvolute, Akten des BVwG, Aktenzl. W270 2255812-1, OZen 332 und 334, mit umfangreichem Tatsachenvorbringen wie auch Anboten von Privatsachverständigenbeweis bezogen auf den maßgeblichen Sachverhalt zum Schutzgut „Biologische Vielfalt“).

Mit Beschluss vom 19.02.2025 (oben II.1.3.101.) erklärte das BVwG außerdem die Schließung des Ermittlungsverfahrens mit Ausnahme der Teilbereiche der „Erteilung oder Versagung einer Genehmigung für die Entfernung von Bäumen in Anwendung des Wr BSchG“ sowie dem „Arbeitnehmerschutz“. Dass das erwähnte Vorbringen bzw. Beweisanbot betreffend Sachverhalt iZm der Auswirkungsbeurteilung auf das Schutzgut Biologische und dem Artenschutz noch vor der Erlassung dieser Anordnung erfolgte war jedoch irrelevant, weil eben auch die Beschränkung, dass das Vorbringen (Beweisanbot) spätestens in der mV8 zu erstatten gewesen wäre, galt. Dies auch unabhängig davon, dass in der mV8 hinsichtlich des zuvor erwähnten Sachverhalts(komplexes) keine ausdrückliche, einen „Teilbereich“ betreffende Schließung des Ermittlungsverfahrens angeordnet wurde.

Die Tagsatzung am 29.01.2025 – bzw. vor deren Schluss – war gemäß § 40 Abs. 5 dritter Satz UVP-G 2000 der letzte Zeitpunkt, um (Tatsachen-)Vorbringen oder Beweise betreffend das Schutzgut „Biologische Vielfalt“ (einschließlich des Artenschutzes) zu erstatten. Daran änderte auch der Umstand nichts, dass die PW noch in den Projektunterlagen eine konkrete Umsetzung einer bereits während den Tagsatzungen vorgenommenen Änderung des verfahrenseinleitenden Antrags – betreffend die Ausführung eines Aufzugs an einer Haltestelle sowie der Ausweitung des Monitoringgebiets – durch Austausch der

entsprechenden Projektunterlagen vornahm. In der mV9 konnte das Vorbringen zum erwähnten Sachverhaltskomplex (bzw. Teilbereich) angesichts der zuvor erwähnten Schließungserklärung auch nicht mehr erstattet werden bzw. Beweise nicht mehr vorgelegt werden.

Ebenso änderte der Antrag auf Fristerstreckung nichts: Das BVwG hat nämlich gegenüber der bP4, mangels angesichts einer ausreichenden Vorbereitungsmöglichkeit vor der mV8 (sh. dazu auch unten unter IV.3.1.2.19. ff) wie insb. auch einem, wie bereits behandelt, relevanten Umfang der Abänderung der verfahrenseinleitenden Anträge durch die PW, die Fristerstreckung nicht eingeräumt.

Allerdings bewirkte die erwähnte Schließungserklärung, die gerade auch außerhalb einer mündlichen Verhandlung erfolgen kann, dass auch in der mV9 nur mehr Tatsachenvorbringen betreffend den Sachverhalt iZm dem Wr BSchG (bzw. dem Arbeitnehmerschutz) erstattet werden konnte.

Im Übrigen ist insb. auch auf weitere Ausführungen iZm aus Sicht des erkennenden Senats verspätetem Vorbringen bzw. verspätet vorgelegten Beweisen unten unter III. bei der Würdigung der aufgenommenen Beweise betreffend va. die Auswirkungen auf bestimmte Schutzgüter hinzuweisen.

Zur im Verfahren vor dem BVwG (ausreichend) eingeräumten Möglichkeit zum rechtlichen Gehör

3.1.2.19. Im verwaltungsgerichtlichen Verfahren wurde von Parteien mehrfach die Einräumung längerer Fristen für Äußerungen zu Ermittlungsergebnissen begehrt bzw. beantragt.

3.1.2.20. a) Dabei übersah das erkennende Gericht nicht, dass es das, ua. aus § 45 Abs. 3 AVG folgende (und gemäß § 17 VwGVG auch in seinem Verfahren beachtliche) „Überraschungsverbot“ nicht zuließ, in die rechtliche Würdigung Sachverhaltselemente einzubeziehen, die einer Partei nicht bekannt waren (vgl. dazu etwa VwGH 31.05.2023, Ra 2019/22/0048, Pkt. 8.2., mwN).

b) Vielmehr war den Parteien Gelegenheit zu geben, vom Ergebnis der Beweisaufnahme – insb. etwa ergänzend vom BVwG eingeholtem Sachverständigenbeweis oder auch von der PW im Zuge der Vorhabensänderung vorgelegter Dokumente – Kenntnis zu erlangen und zu diesem Ergebnis Stellung zu nehmen, wozu auch die Möglichkeit gehörte, einem Sachverständigengutachten auf gleicher fachlicher Ebene entgegenzutreten, sofern das

BVwG – wie auch gegenständlich – entscheidungswesentliche Feststellungen maßgeblich auf ein solches Beweismittel stützte. Das Recht zur Stellungnahme umfasst auch das Recht, sich einer sachkundigen Person zu bedienen, wenn es sich nicht um die Stellungnahme zu einem Beweisergebnis handelt, dessen Beurteilung jedermann möglich ist, sondern um die Stellungnahme zu einem Sachverständigengutachten, dem nur in der Weise wirksam entgegengetreten werden kann, dass auch die Partei sich einer sachkundigen Person bedient. Um den Anforderungen des § 45 Abs. 3 AVG zu entsprechen, ist daher in einer derartigen Situation der Partei über ihren Antrag von der Behörde eine entsprechende Frist für die Beiziehung einer sachkundigen Person ausdrücklich einzuräumen, weil es der Partei nicht zugemutet werden kann, in Unkenntnis des weiteren Verhaltens der Behörde die in aller Regel nicht unbeträchtlichen Kosten der Beiziehung eines (Privat-)Sachverständigen aufzuwenden, ohne mit Sicherheit damit rechnen zu können, dass die belangte Behörde mit ihrer Entscheidung bis zur Vorlage dieses Gutachtens bzw. bis zum Ablauf der dafür gesetzten Frist zuwarten werde (vgl. zu alldem aus der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs etwa VwGH 09.03.2023, Ra 2020/07/0121, Rn. 22 f, mwN).

c) Dabei ist eine mündliche Verhandlung nach § 41 Abs. 2 AVG (was nach § 17 VwGVG auch im verwaltungsgerichtlichen Verfahren gilt) so anzuberaumen, dass die Teilnehmer rechtzeitig und vorbereitet erscheinen können. Die Länge der zu gewährenden Vorbereitungszeit ist nach den Umständen des Einzelfalles, der Komplexität sowie dem Umfang und Schwierigkeitsgrad des Verhandlungsgegenstandes zu beurteilen, wobei die Vorbereitungszeit von acht Tagen zwischen der Verständigung von der Anberaumung der mündlichen Verhandlung (Ladung) und der Verhandlung in der Regel ausreichend erscheint (vgl. dazu VwGH 10.12.2013, 2013/05/0206, mwH).

Der Verwaltungsgerichtshof hat – in Zusammenhang mit der Gewährung von Gehör zu Ermittlungsergebnissen – auch bereits ausgesprochen, dass die eingeräumte Frist zur Erstattung einer Stellungnahme bzw. eines Gutachtens „angemessen“ zu sein hat, wobei auf die Umstände des konkreten Falles abzustellen ist – wobei es durchaus eine Rolle spielen kann, ob der Gegenstand der Stellungnahme neu, erstmalig und im Gegensatz zur bisherigen sachverständigen Einschätzung steht. Ferner war der Rechtsprechung zu entnehmen, dass einer Partei nach der mündlichen Verhandlung vor dem Verwaltungsgericht eine Frist einzuräumen ist, um dem in der Verhandlung mündlich ausgeführten Gutachten, das ihm vor der mündlichen Verhandlung nicht übermittelt wurde, auf gleicher fachlicher Ebene entgegentreten zu können (vgl. zum Ganzen VwGH 20.10.2022, Ra 2021/05/0041, Rn. 8 f, mwN). Anders gelagert stellt sich insb. ein Fall dar, in welchem eine Partei ausreichend lange bereits vor einer mündlichen Verhandlung mit entsprechenden fachkundigen Ausführungen

konfrontiert wird und so die Möglichkeit hat, auf gleicher fachlicher Ebene durch Vorlage eines Gutachtens zu erwidern (vgl. VwGH 29.08.2024, Ra 2023/07/0165, Rn. 35, mwN).

Das BVwG übersah auch nicht, dass das Parteiengehör von Amts wegen zu wahren ist und ausdrücklich, in förmlicher Weise und unter Einräumung einer angemessenen Frist zu gewähren ist (vgl. etwa VwGH 27.06.2022, Ra 2022/11/0035, mwN). Dabei kann dem Recht auf Parteiengehör uU allerdings auch durch die ausdrückliche Aufforderung zur Akteneinsicht Genüge getan werden (vgl. etwa VwGH 22.04.2015, 2012/10/0239, mwN).

d) Aus dem Vorgesagten folgte für das BVwG jedoch auch, dass wiederum nicht zu jeder – nicht umfangreichen bzw. erheblichen – Ergänzung, insb. aber bloßen Erläuterung, aber davor bereits einer Partei bekannten sachverständigen Ausführungen in einer der Tagsatzungen der mündlichen Verhandlung eine weitere Möglichkeit zur Stellungnahme unter Setzung einer Frist einzuräumen war (was dann, je nach Vorbringen und Beweisanbot wiederum die Notwendigkeit einer mündlichen Beweisaufnahme in einer weiteren Tagsatzung bedeuten kann). Wesentlich war für das erkennende Gericht dabei neben dem Umfang bzw. dem Grad der etwa von einem Sachverständigen erstmals gebrachten erläuternden Argumenten auch, ob bzw. inwieweit den Parteien – und dies wiederum mit entsprechender Vorlaufzeit bzw. Vorbereitungszeit – bekannt war, welche Beweise bzw. auch unter Anwesenheit welcher bei- bzw. herangezogener Sachverständiger aufgenommen werden sollen.

Auf die rechtzeitige Information der Parteien bzw. der Einräumung einer ausreichenden Vorbereitungszeit wurde geachtet (oben insb. II.1.3.29., II.1.3.39, II.1.3.59., II.1.3.81 und II.1.3.93.). Gleichzeitig wurde, so sich dies als notwendig erwies, eine längere Frist zur Äußerung bzw. Vorbereitung einer Sachverhaltsklärung, darunter insb. die Aufnahme eingeholten Sachverständigenbeweises, in einer mündlichen Verhandlung gewährt (oben etwa II.1.3.38. und II.1.3.39.).

d) Aufgrund der erwähnten Informationen konnten Parteien auch jeweils rechtzeitig erkennen und entscheiden, ob sie sich einer sachkundigen Person, dh. Privatsachverstand, bedienen wollen und diesen zur – fachlichen – Unterlegung der von ihr im Zuge der Sachverhaltsklärung vorgebrachten Argumente zu organisieren und für die Erörterung in die mündliche Verhandlung, etwa auch um dem vom Verwaltungsgericht herangezogenen Sachverständigen Fragen stellen zu können oder eben (fachliche) Gegenäußerungen zu erstatten, mitzunehmen.

3.1.2.21. a) Allerdings war einzelnen Anträgen auf die Einräumung einer längeren Frist nicht stattzugeben (bzw. diesen nicht nachzukommen), weil den oben dargelegten, zu beachtenden

Grundsätzen für die Gewährung rechtlichen Gehörs, insb. ausreichender Vorbereitung, durchgängig entsprochen wurde.

Auch die, an mehreren Tagen hintereinander bestehende mV8 begegnete hier keinen Bedenken. So waren auch hier die Parteien mit angemessener Zeit vorab informiert und es wurde indikativ bekannt gegeben, in welcher Reihenfolge die noch ausständige Klärung des Sachverhalts, insb. durch die Aufnahme von Sachverhalt erfolgen sollte (sh. dazu insb. oben II.1.3.81.). Dabei war neben dem Grundsatz der raschen Erledigung (sh. die nach § 17 VwGVG auch im verwaltungsgerichtlichen Verfahren zu beachtenden §§ 18 Abs. 1 und 39 Abs. 2 AVG) ebenso wie dem Umstand Rechnung zu tragen, dass es sich um ein Verfahren mit einem sehr großen in Behandlung zu nehmendem Stoff handelte und eine Vielzahl an komplexen Sachverhalts- und Rechtsfragen zu lösen waren.

Anträgen auf eine (teilweise) Vertagung brauchte daher auch hinsichtlich der mV8 nicht nachgekommen zu werden.

b) Den Parteien, insb. der bP4, brauchte auch nach Schluss der mV8 (dh. am 29.01.2025) keine weitere Frist zur Erstattung von Vorbringen bzw. dem Anbot von Beweisen, va. hinsichtlich der Sachverhaltsklärung iZm den Auswirkungen auf das Schutzgut „Biologische Vielfalt“ eingeräumt werden. So waren die Ergebnisse der ergänzenden Ermittlungstätigkeiten idZ, insb. das SV-Gutachten 2, der bP4 rechtzeitig vor der mV8 bekannt. Auch die zusätzlich, insb. von der SV9 in der mV8 gebrachten Informationen, wie auch die vorgenommenen Modifikationen des Vorhabens durch die PW wichen überdies nicht so umfassend von dem der bP4 mit angemessener Vorbereitungszeit vor der mV8 bekannten Stoff (also die Ermittlungsergebnisse) ab; sh. dazu im Übrigen auch oben die Erwägungen zum innerprozessualen Neuerungsverbot.

c) Soweit iZm mit dem Gehör zu – primär durch Übermittlung (Zustellung) einer einen Abruflink enthaltenden Erledigung übermittelten – Unterlagen eine Fristerstreckung begehrt wurde, weil der Abruflink nicht funktioniert habe (oben insb. II.1.3.113. und II.1.3.116) war zu erwägen, dass neben der Zurverfügungstellung des Links die Parteien auch – und zwar ausdrücklich – zur Einsicht in die Akten des BVwG aufgefordert worden waren. Damit wurde ausreichend und auch mit angemessener Vorbereitungszeit Gehör und Vorbereitungsmöglichkeit auf die Beweisaufnahme bzw. Sachverhaltsklärung in der mV9 eingeräumt. Eine längere Frist war hier nicht einzuräumen.

Zu den Sachverhaltsfeststellungen und zum Spruch der Entscheidung des BVwG

3.1.2.22. a) In Ansehung der §§ 27 und 28 VwGVG hat ein Verwaltungsgericht, wenn es „in der Sache selbst“ entscheidet, nicht nur über die gegen den verwaltungsbehördlichen Bescheid eingebrachte Beschwerde zu entscheiden, sondern auch die Angelegenheit zu erledigen, die von der Verwaltungsbehörde entschieden wurde. Dabei hat das Verwaltungsgericht seine Entscheidung in der Regel an der zum Zeitpunkt seiner Entscheidung maßgeblichen Sach- und Rechtslage auszurichten (vgl. zum Ganzen aus der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs etwa VwGH 24.08.2023, Ra 2022/22/0093, Rn. 8, mwN).

b) Bei der Spruchgestaltung als auch der Begründung der verwaltungsgerichtlichen Entscheidung zu berücksichtigen war, dass mit der Entscheidung des BVwG in der Sache der Bescheid aus dem Rechtsbestand beseitigt wird und die Entscheidung des BVwG an die Stelle des Bescheids tritt (vgl. dazu etwa VwGH 09.05.2022, Fr 2022/03/0004, Rn. 9, unter Hinweis insbesondere auf Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofs).

c) Daher wurden zu den nach den Beschwerden (bzw. Beschwerdekonkretisierungen) als strittig anzusehenden Rechtsfragen, soweit erforderlich, oben unter II. die notwendigen Sachverhaltsfeststellungen – allenfalls ergänzend auch durch Verweis auf bereits im Bescheid entsprechend festgestellten Sachverhalt – getroffen (vgl., zum Erfordernis den Sachverhalt [nur] in seinen wesentlichen Punkten in der Begründung der verwaltungsgerichtlichen Entscheidung selbst darzulegen, wobei im Übrigen auf die verwaltungsbehördliche Entscheidungsbegründung verwiesen werden kann, VwGH 24.01.2017, Ra 2016/01/0338, Rn. 9, mwN); zu den zu treffenden Sachverhaltsfeststellungen spezifisch zu den Genehmigungsvoraussetzungen nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften und dem UVP-G 2000 selbst sh. auch unten IV.3.4.1.

Zur Aufnahme von Verhandlungsschriften und zu den Verhandlungsschriften erstatteten Einwendungen

3.1.2.23. Soweit gegen die Übertragung einer auf Schallträger aufgenommenen Verhandlungsschrift der mV1 bis mV9 oder im Fall, dass nach Schluss einer Tagsatzung von der Wiedergabe der auf anderem Weg aufgenommenen Verhandlungsschrift abgesehen wurde, gemäß § 14 Abs. 3 AVG Einwendungen wegen Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit (unrichtiger oder unvollständiger Übertragung) erhoben wurden, wurden diese Einwendungen jeweils berücksichtigt.

Zur Vorschreibung von Nebenbestimmungen

3.1.2.24. Soweit – insb. durch die bP10 (sh. oben II.1.18.2.) – die Unbestimmtheit einzelner bereits von den belangten Behörden vorgesehenen Auflagen gerügt wurde war zunächst die idZ zu § 59 Abs. 1 AVG ergangene Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs in Erinnerung zu rufen. In seinem Erkenntnis vom 21.12.2023, Ra 2022/04/0132, stellte dieser die wesentlichen Linien wie folgt zusammenfassend dar:

„89 Auflagen, die zur Herstellung der Genehmigungsfähigkeit der Betriebsanlage vorgeschrieben werden, müssen bestimmt und geeignet sein, was voraussetzt, dass sie einerseits dem Verpflichteten jederzeit die Grenzen seines Verhaltens und damit die Einhaltung der Auflagen zweifelsfrei erkennen lassen und andererseits die Möglichkeit der jederzeitigen aktuellen Überprüfung der Einhaltung der Auflagen gegeben ist (vgl. etwa VwGH 20.5.2015, Ro 2014/04/0015, 0020, mwN).

90 Ob eine einem Bescheid beigefügte Auflage iSd § 59 Abs. 1 AVG ausreichend bestimmt ist , bemisst sich nach den Umständen des Einzelfalls. Die Anforderungen an die Umschreibung von Auflagen dürfen nicht überspannt werden. Eine Auflage ist nicht schon dann zu unbestimmt, wenn ihr Inhalt nicht für jedermann unmittelbar eindeutig erkennbar ist. Ausreichende Bestimmtheit einer Auflage ist dann anzunehmen, wenn ihr Inhalt für den Bescheidadressaten objektiv eindeutig erkennbar ist. Gleiches gilt, wenn die Umsetzung des Bescheides durch den Bescheidadressaten unter Heranziehung von Fachleuten zu erfolgen hat, und für diese Fachleute der Inhalt der Auflage objektiv eindeutig erkennbar ist . Dies gilt nicht bloß für den durch die Auflage belasteten Konsensträger, sondern auch für die Partei, deren Rechte durch die Auflage geschützt werden sollen. Auch hinsichtlich einer solchen Partei widerspricht die Formulierung einer Auflage dem zuvor umschriebenen Bestimmtheitsgebot nur dann, wenn ihr Inhalt auch unter Beiziehung eines Fachkundigen nicht verlässlich ermittelt werden kann (vgl. zu allem etwa VwGH 21.5.2019 Ra 2018/03/0074, Rn. 13, mwN). Es ist nicht Aufgabe der Behörde im UVP-Verfahren, bei der Aufnahme von Auflagen in den Genehmigungsbescheid einem sachkundigen Projektwerber alle technischen Maßnahmen im Detail vorzuschreiben (vgl. VwGH 20.12.2016, Ro 2014/03/0035, Rn. 129).

91 Ob eine Auflage gesetzlich ausreichend bestimmt ist, stellt nicht bloß eine Rechtsfrage, sondern auch eine gegebenenfalls fachlich zu lösende Tatsachenfrage dar. Aus der rechtlichen Eigenschaft der Frage ausreichender Bestimmtheit einer Auflage nicht bloß als Rechtsfrage, sondern auch als Sachverhaltsfrage resultiert zweierlei: Zum einen folgt daraus die verfahrensrechtliche Obliegenheit der eine Auflage wegen ihrer Unbestimmtheit - soweit diese nach dem Inhalt der Auflage nicht ohnehin offensichtlich ist - bekämpfenden Partei, vergleichbar der Bekämpfung eines Gutachtens, ein auf die konkrete Auflage bezogenes, erforderlichenfalls fachkundig untermauertes Vorbringen zu erstatten, aus dem sich nachvollziehbar ableiten lässt, dass und weshalb der Inhalt der bekämpften Auflage auch unter fachkundigem Beistand nicht zu ermitteln sei. Zum anderen bringt es die Eigenschaft der Frage der Bestimmtheit einer Auflage auch als Tatsachenfrage mit sich, dass eine im Verwaltungsverfahren trotz vorhandener Gelegenheit unterbliebene Bekämpfung einer Auflage aus dem Grunde fehlender Bestimmtheit - soweit diese nicht offensichtlich und daher rechtlich ohne Sachfragenlösung zu bejahen ist - wegen des im verwaltungsgerichtlichen

Verfahren geltenden Neuerungsverbotes vor dem Verwaltungsgerichtshof nicht mehr nachgeholt werden kann (vgl. zu allem VwGH 20.11.2014, 2011/07/0244 u.a., Pkt. 17, mwN).“

Im Lichte dieser Ausführungen und unter Beachtung, ob der Tatsachenebene zuzurechnendes Vorbringen gegen einzelne Auflagen auf fachlicher und nicht bloß laienhafter Ebene erstattet wurde, prüfte der erkennende Senat – va. auch durch Erörterung mit herangezogenen Sachverständigen in der mündlichen Verhandlung – die beschwerdeführenden Ausführungen insb. in der Beschwerde 9.

3.1.2.25. Dabei beauftragte das BVwG (auch) die herangezogenen Sachverständigen, unter entsprechenden Hinweisen, die jeweils vorgesehen Maßnahmen, und dabei auch deren Vorschreibung in Form von Auflagen in den beiden angefochtenen Bescheiden, vor dem Hintergrund der Ausführungen in den Beschwerden bzw. in den Beschwerdeergänzungen, zu prüfen (sh. etwa SV-Gutachten 1, S. 7 und S. 16 [„...oder die Änderung von Maßnahmen aus fachlicher Sicht erforderlich?”]).

3.1.2.26. Bezogen auf einen bestimmten Sachverhaltskomplex – zB hinsichtlich des Wirkfaktors Schall oder das Schutzgut Biologische Vielfalt – wurden die als Nebenbestimmungen vorzuschreibenden Maßnahmen auch jeweils in den entsprechenden Tagsatzungen der mündlichen Verhandlung mit den Parteien (bzw. unter Teilnahme der jeweils heranbezogenen Sachverständigen) erörtert bzw. bestand so eine Erörterungsmöglichkeit. Dabei wurde den in den Tagsatzungen Beigezogenen die beabsichtigte Vorschreibung durch jeweils eine Power-Point-Präsentation vorgehalten bzw. so die Teilnahme an der Sachverhaltsklärung bzw. Erörterung ermöglicht (sh. dazu die jeweiligen Beilagen zu den Verhandlungsschriften [„Tischvorlagen”]) (sh. zu den Maßnahmenvorschreibungen auch die Feststellungen zu den jeweiligen Auswirkungen auf die Schutzgüter unter II.3. sowie bei den jeweiligen beweiswürdigenden Erwägungen dazu).

Angesichts dessen war oben unter II. iZm dem zu den Maßnahmen getroffenen Tatsachenfeststellungen festzustellen, dass die Maßnahmen jedenfalls für einen Fachmann (gemeint also insb. mit Fachkunde des jeweiligen Bereichs, zB für den Immissionsschutz für das Schutzgut „Boden”) verständlich sind.

3.1.2.27. Im Ergebnis war davon auszugehen, dass die nunmehr zu den Genehmigungsentscheidungen vorgeschriebenen Nebenbestimmungen iS der oben dargestellten Anforderungen gesetzmäßig sind; insb. den rechtlichen wie fachlichen Vorgaben einer ausreichenden Bestimmtheit entsprechen.

3.1.2.28. Soweit, insb. von der bP6 oder der bP10, von beschwerdeführenden Parteien behauptet wurde (bzw. deren Vorbringen und zahlreichen dahingehenden „Anträge" oder „Forderungen" so zu verstehen waren; sh. dazu auch die Erwägungen unten unter IV.3.3.1.) Nebenbestimmungen seien lückenhaft oder „unzureichend" seien war auf Folgendes hinzuweisen: Die Erforderlichkeit der Vorschreibung einer Nebenbestimmung, sowohl nach den hier anzuwendenden materienrechtlichen Vorschriften wie auch nach § 24f Abs. 3 UVP-G 2000 davon abhängte, ob die Vorschreibung zur Erfüllung der relevanten Voraussetzungen für die Genehmigungserteilung (also die „Genehmigungsvoraussetzungen") auch tatsächlich erforderlich war (vgl. dazu *Schmelz/Schwarzer*, aaO, § 24f, Rn. 60, und § 17, Rn. 196 f). Entgegen der Ansicht der bP10 (vgl. VHS8, S. 178) ändert daran auch die – ohnedies nur programmatischen Charakter aufweisende – Vorschrift von § 1 Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 nichts, wonach Maßnahmen „zu prüfen" seien (sh. dazu etwa VwGH 20.08.2025, Ro 2024/04/0009, Rn. 18, mwN, wonach § 1 UVP-G 2000 va. zur Auslegung weiterer Vorschriften dieses Gesetzes zu beachten sei).

Soweit die dargestellte Erforderlichkeit sachverhaltsbezogen zu klären bzw. strittig war wurde im entsprechenden Ausmaß unter III., insb. betreffend die Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter, darauf eingegangen.

3.2. Zur Zuständigkeit der belangten Behörden:

3.2.1. Zur Qualifikation des Vorhabens als „Vorhaben einer Hochleistungsstrecke" und zur Verfassungskonformität des einfachgesetzlichen Zuständigkeitsrahmens

3.2.1.1. Zahlreiche beschwerdeführende Parteien wie auch das als Formalpartei dem verwaltungsgerichtlichen Verfahren beigezogene VAI machten, teils schon in der jeweils erhobenen Beschwerde, im Ergebnis geltend, dass die belangten Behörden 1 und 2 – weil die Infrastruktur der Verbindungsbahn nie zur Hochleistungsstrecke erklärt worden sei – nicht zuständig seien, inhaltlich über den bzw. die verfahrenseinleitenden Anträge abzusprechen. Dabei wurde auch ins Treffen geführt, dass die angewendeten Zuständigkeitsbestimmungen, insb. jene des UVP-G 2000, dem B-VG, insb. dessen Art. 18 und 83 Abs. 2, widersprechen würden (sh. zu den jeweils gebrachten Argumenten oben insb. unter II.1.1.12.10.; II.1.3.52.; II.3.56.; II.1.3.66.; II.1.3.74; II.1.3.75; II.1.3.83.; II.1.3.89; II.1.3.94.; II.1.3.96.; II.1.3.98.; II.1.3.99.; II.1.3.105.; II.1.3.107.; II.1.3.109.).

Die belangte Behörde 1 und die PW traten dieser Auffassung entgegen, wobei die belangte Behörde 1 insb. auf Materialien aus dem Entstehungsprozess der 2. HL-VO hinwies (II.1.3.15.3.; II.1.3.53. [Vorlage auch von Materialien]; II.1.3.63., II.1.3.74.; II.1.3.76.).

3.2.1.2. Voranzustellen war, dass eine Unzuständigkeit einer Verwaltungsbehörde vom Verwaltungsgericht in jeder Lage des Verfahrens wahrzunehmen ist (vgl. für viele etwa VwGH 16.03.2018, Ro 2018/02/0001). Dies hat auch unabhängig davon zu erfolgen, ob ein Rechtsmittelwerber dies im Verfahren eingewendet oder in der Beschwerde releviert hat (vgl. VwGH 11.04.2024, Ra 2023/10/0366, Rn. 23, mwN).

Wenn ein Bescheid erlassen wurde, obwohl der Verwaltungsbehörde die sachliche Zuständigkeit fehlte, hat im Beschwerdeverfahren zur ersatzlosen Behebung des Bescheids zu führen. Bei Unzuständigkeit der Behörde nur für einen Teilbereich ist der die Zuständigkeit der Behörde überschreitende Teil ersatzlos zu beheben (vgl. zu alldem etwa VwGH 31.01.2023, Ra 2022/08/0033, Rn. 24, mwN).

3.2.1.3. Dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 unterfallen – neben Vorhaben betreffend Bundesstraßen – nur „Vorhaben von Hochleistungsstrecken“. Die Betrachtung eines Vorhabens als ein solches „Vorhaben einer Hochleistungsstrecke“ setzt nach dem Schrifttum die Erklärung einer Eisenbahn zur Hochleistungsstrecke gemäß § 1 Abs. 1 HLG durch Verordnung der BReg voraus (vgl. *Schmelz/Schwarzer*, aaO, § 23b, Rn. 11 f; idS auch *Berger* in *Altenburger* [Hrsg.], aaO, UVP-G, § 23b, Rn. 2; ebenfalls *Ennöckl* in *Ennöckl/N. Raschauer/Bergthaler*, Kommentar UVP-G [2013], § 23b, Rn. 1).

Wenn ein Vorhaben gemäß § 23b UVP-G 2000 einer UVP zu unterziehen ist, hat nach der geltenden Rechtslage im Entscheidungszeitpunkt der belangten Behörden der Bundesminister/die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie – nunmehr nach dem BMG idF BGBl I Nr. 10/2025 der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur – nach § 24 Abs. 1 leg. cit. die UVP und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen, in dem alle vom Bund zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden sind. Gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 hat, darüber hinaus, die LReg ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen, in dem sie alle vom Land zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden hat.

3.2.1.4. Zunächst war auf die Ausführungen des VAI sowie der bP1, der bP2 und bP3, der bP4, der bP6, der bP8, der bP9 sowie der bP10 einzugehen, dass es in einer dem Bestimmtheitsgebot des Art. 18 B-VG widersprechenden Art und Weise unklar sei, ob es sich bei dem ggst. Projekt um ein Bauvorhaben auf einer Haupt- oder Nebenbahn handle. Diese Unklarheit sei aus Sicht dieser Parteien darauf zurückzuführen, dass der Begriff „Raum Wien” in Z 1 der 2. HL-VO vom 29.12.1989, welche die Eisenbahn „Raum Wien – St. Pölten” zur

Hochleistungsstrecke erklärt, zu unbestimmt sei, um festzustellen, ob die Verbindungsbahn Wien Hütteldorf – Wien Meidling ebenfalls darunter zu subsumieren wäre:

3.2.1.5. Nach ständiger Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofs verpflichtet Art. 18 iVm Art. 83 Abs. 2 B-VG den Gesetzgeber zu einer – strengen Prüfungsmaßstäben standhaltenden – präzisen Regelung der Behördenzuständigkeit (vgl. zB VfSlg. 5698/1968, 9937/1984, 10.311/1984, 13.029/1992, 13.816/1994, 16.794/2003, 17.086/2003, 18.639/2008 oder 19.970/2015). Gemäß Art. 83 Abs. 2 B-VG darf niemand seinem gesetzlichen Richter entzogen werden. Diese Verfassungsnorm bindet nicht nur die Vollziehung, sondern auch die Gesetzgebung. Das bedeutet, wie der Verfassungsgerichtshof bereits wiederholt ausgesprochen hat, dass die sachliche Zuständigkeit einer Behörde im Gesetz selbst festgelegt sein muss (VfSlg. 2909/1955, 3156/1957 oder 6675/1972).

Eine Regelung entspricht dann den Bestimmtheitsanforderungen der genannten Bestimmungen des B-VG, wenn der Rechtsunterworfene dem Gesetz die maßgeblichen Determinanten über die Einrichtung der Behörden und die Zuständigkeitsverteilung – allenfalls im Wege der Interpretation – entnehmen kann (vgl. dazu VfGH 06.03.2023, G 237/2022). Wesentlich ist für den Verfassungsgerichtshof – wie er von zuletzt auch im Erkenntnis vom 05.03.2024, G 3502/2023 erwähnte –, dass „im Interesse der Rechtsschutz suchenden Bevölkerung“ Regelungstechniken, die besondere Unsicherheit in der Frage nach der zuständigen Behörde entstehen lassen, „verfassungsgesetzlich verpönt“ sind. In der erwähnten Entscheidung verwies der VfGH dazu insb. auch auf seine früheren Entscheidungen VfSlg. 9937/1984, 12.883/1991, 18.639/2008 sowie 20.221/2017.

3.2.1.6. Beim erkennenden Senat kamen im Ergebnis jedoch keine Bedenken auf, wonach die, insb. zuvor genannten, einfachgesetzlich die Zuständigkeit der belangten Behörde 1 und 2 festlegenden Vorschriften nicht dem bundesverfassungsrechtlichen Rahmen entsprechen würden.

Zu erwägen war dabei Folgendes:

3.2.1.7. a) Seit der Novellierung des UVP-G 2000 durch BGBl. I Nr. 153/2004 gilt gemäß § 23b Abs. 1 leg. cit., dass „für“ in der Folge aufgezählte „Vorhaben von Hochleistungsstrecken“ eine UVP nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 durchzuführen ist. Eine vergleichbare Anordnung trifft § 23b Abs. 2 UVP-G 2000 für eine im vereinfachten Verfahren durchzuführende UVP. Den Materialien aus dem Gesetzgebungsprozess ist zu entnehmen, dass der Anwendungsbereich in § 23b leg. cit. insofern anzupassen gewesen sei, als die UVP nicht mehr vor Erlassung einer Trassenverordnung, sondern „für“ „Hochleistungsstrecken-Vorhaben“ durchzuführen sei. In

§ 24 Abs. 1 bis 5 leg. cit. sei geregelt, welche Verfahren zur Genehmigung von Bundesstraßen (und gemeint wohl auch: Hochleistungsstrecken) durchzuführen seien. Dies bedeute etwa für den Genehmigungsbescheid des/der zuständigen Ministerin nach § 24 Abs. 1 UVP-G 2000, dass dort sämtliche Genehmigungskriterien im Hinblick auf die Entscheidung, wo eine Trasse zu verlaufen hat, anzuwenden seien wie etwa die Bedachtnahme auf verschiedene öffentliche Interessen insbesondere die Umweltverträglichkeit in § 3 Abs. 1 des HLG (vgl. zu alldem AB BlgNR 757 22. GP, S. 3 f).

b) Das UVP-G 2000 verwendet den Begriff einer „Hochleistungsstrecke“ bzw. spricht auch von einem „Vorhaben einer Hochleistungsstrecke“, definiert den Begriff bzw. das Begriffspaar jedoch nicht weiter (es verweist hinsichtlich dieses Begriffs auch nicht auf das HLG). Doch kann schon aufgrund des Grundsatzes der Einheit der Rechtsordnung davon ausgegangen werden, dass es sich um Vorhaben handeln muss, die aus einer Eisenbahn besteht, die gemäß § 1 Abs. 1 HLG durch Verordnung zu einer Hochleistungsstrecke erklärt wurde (vgl. dazu auch *Schmelz/Schwarzer*, aaO, § 23b, Rn. 11 ff.; zur Auslegung eines Begriffs iSd Einheit der Rechtsordnung und der daraus folgenden Einheit der Rechtssprache vom gleichen Begriffsinhalt, wie er in ausdrücklichen Regelungen festgelegt wurde vgl. etwa VwGH 02.10.2019, Ro 2018/12/0013, Rn. 23, mwN).

3.2.1.8. Zu betrachten war in der Folge der rechtliche Rahmen der Erklärung zur Hochleistungsstrecke nach dem HLG:

a) § 1 HLG ermächtigt die BReg durch Verordnung (so genannte „Hochleistungsstrecken-Verordnung“) „bestehende“ oder „geplante“ Eisenbahnen, wobei dies Strecken oder Streckenteile einschließlich der notwendigen Eisenbahnanlagen sein können, zu „Hochleistungsstrecken“ zu „erklären“. Voraussetzung für solche Erklärungen ist, dass der „bestehenden“ oder „geplanten“ Eisenbahn eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen oder für den Nahverkehr zukommt. Falls eine bestehende oder geplante Eisenbahn nicht die erwähnten Merkmale erfüllt, so kann auch sie zu einem „Teil“ einer Hochleistungsstrecke erklärt werden, in unmittelbarem Zusammenhang mit Hochleistungsstrecken stehen und für eine rationelle Führung des Eisenbahnbetriebes oder Eisenbahnverkehrs auf Hochleistungsstrecken benötigt werden.

Den Erläuterungen zu dieser Vorschrift war zu entnehmen, dass sich die BReg insbesondere am Erfordernis einer Einbindung des österreichischen Hochleistungsstreckennetzes in die hochrangigen europäischen Eisenbahnverbindungen orientieren muss. Dies erfordert ein bedarfsgerechtes, verbessertes Reiseangebot mit integriertem Taktfahrplan in Österreich

sowie gezielte Aus- und Neubaumaßnahmen, um mit der europäischen Entwicklung hochrangiger Verbindungen zu den Nachbarstaaten Schritt halten zu können (vgl. auch AB 873 BlgNR 17. GP, S. 1). Zu § 1 HLG wird im Besonderen ausgeführt, dass eine Aufzählung aller Hochleistungsstrecken im Gesetz selbst als nicht zweckmäßig erachtet wird und die Sonderregelungen des HLG nur auf die gebotenen Vorhaben für Streckenaus- bzw. -neubauten beschränkt bleiben, bezüglich derer eine Erklärung zur Hochleistungsstrecke erfolgt. Dies bedingt aber auch eine leichtere Anpassungsmöglichkeit an neue Entwicklungen und Prioritäten. Die Bestimmung in Abs. 2 soll es ermöglichen, bei der Erklärung nach Abs. 1 auch Streckenabschnitte einzubeziehen, die für sich allein nicht den Kriterien einer besonderen Verkehrsbedeutung entsprechen, die aber aus betrieblichen Gründen für eine rationelle Abwicklung des Hochleistungsverkehrs benötigt werden (vgl. zum Ganzen AB 873 BlgNR 17. GP, S. 2).

b) IZm der Erklärung zur Hochleistungsstrecke wird der Begriff der „Eisenbahn“ iS einer „Betriebsanlage“ – also iS einer grundsätzlich (technischen) ortsfesten Infrastruktur – verstanden (vgl. hiezu *Zeleny*, Eisenbahnplanungs- und -baurecht [1994], S. 117).

c) Der Verfassungsgerichtshof hat iZm § 1 Abs. 1 HLG in seiner Entscheidung vom 13.12.2007, V 87/06, bereits erwogen:

„1.11.3. Die Festlegung von Hochleistungsstrecken wird nicht im Gesetz vorgenommen, sondern ist der Bundesregierung zur Festlegung mittels Verordnung überlassen. Die Voraussetzungen für die Erlassung einer solchen Verordnung sind in § 1 Abs. 1 HlG normiert. Gemäß § 1 Abs. 1 HlG kann die Bundesregierung durch Verordnung bestehende oder geplante Eisenbahnen (Strecken oder Streckenteile einschließlich der notwendigen Eisenbahnanlagen) zu Hochleistungsstrecken erklären, wenn diesen eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen oder für den Nahverkehr zukommt. Auch wenn der Bundesregierung damit ein weites Ermessen in Bezug auf die Entscheidung, welche Strecken zu Hochleistungsstrecken erklärt werden sollen, eingeräumt ist, gibt die Bestimmung dennoch in verfassungsrechtlich ausreichendem Maße materielle Kriterien für ihre Entscheidung vor ("leistungsfähiger Verkehr" mit "internationalen" Verbindungen/für den "Nahverkehr"). Aus den Materialien zum HlG wird deutlich, dass sich die Bundesregierung insbesondere am Erfordernis einer Einbindung des österreichischen Hochleistungsstreckennetzes in die hochrangigen europäischen Eisenbahnverbindungen zu orientieren hat (AB 873 BlgNR 17. GP, 1). Erst mit einer Verordnung über die Erklärung einer bestimmten Strecke zur Hochleistungsstrecke wird das HlG, das sich nur auf Hochleistungsstrecken bezieht, auf diese anwendbar und der Bundesminister für Verkehr für die Festlegung des konkreten Trassenverlaufs mittels Trassenverordnung gemäß § 3 Abs. 1 HlG zuständig (vgl. die Materialien zum HlG [AB 873 BlgNR 17. GP, 2], wonach durch das "Institut einer Trassenverordnung [...] eine abgestimmte raumordnerische Festlegung für den Trassenverlauf erzielt werden" soll.).“

d) Im Schrifttum führt *Netzer* zur Gestaltung von Verordnungen nach § 1 HLG aus, dass die historische Bandbreite der Funktion von Hochleistungsverordnungen wie die Übertragung zu Planung und Bau, Finanzierung, Trassenfestlegung und zuletzt Netzveränderung iS des SP-V-Gesetz sowie der Umstand, dass das historisch gewachsene Hauptbahnnetz mit wenigen Lücken – unter Umständen in Ermangelung einer „Hauptbahnverordnung“ – nachträglich zum Hochleistungsstreckennetz gewidmet wurde, eine hohe und interpretationsbedürftige Varianz in der topografischen Schärfe bedinge: Teils würden sich die Verordnungen erkennbar exakt auf Streckenzüge und Verknüpfungspunkte des bestehenden Schienennetzes, teils auf nur geografisch als Achsen und Knoten zu fassende Korridore und Räume beziehen. Dies werde insbesondere dort augenfällig, wo der „Raum“ einer städtischen Agglomeration als Anfang oder Ende einer Hochleistungsstrecke bezeichnet werde (vgl. *Netzer* in *Altenburger* [Hrsg.], aaO, HLG, § 1, Rn. 2). Er betont ferner, dass wegen der in der Regel achsenbezogenen Textierung von Hochleistungsstrecken-Verordnungen die richtige Zuordnung von Streckenteilen, Gleisen und Eisenbahnanlagen zum Haupt- bzw. Nebenbahnnetz – wodurch unter anderem die Behördenzuständigkeit nach § 12 EisbG bestimmt werde – in der Praxis mitunter sachverständige Beurteilung und interpretativen Aufwand erfordere (vgl. *Netzer* in *Altenburger*, aaO, § 4 EisbG, Rn. 2).

Für *Zeleny* wiederum erfordert eine dem § 1 HLG entsprechende Verordnung die Aufzählung der geografischen Anfangs- und Endpunkte der Eisenbahn sowie gegebenenfalls auch von Zwischenpunkten. Gebe es zwischen solchen Punkten mehrere Eisenbahnen – und mangle es auch an einer genauen Bezeichnung der Eisenbahn – dann müsse auf die Voraussetzungen zur Erlassung der Verordnung abgestellt werden. Dies können auch dann der Fall sein, wenn in einer Erklärungsverordnung eine Formulierung mit dem Hinweis auf „Räume“ verwendet werde. Allerdings könne auch die Ansicht vertreten werden, dass eine solche Formulierung zum Ausdruck bringe, dass es sich bei der zur Hochleistungsstrecke erklärten Eisenbahn nicht um eine bestehende, sondern um eine (gemeint wohl: erst) geplante Eisenbahn handle (vgl. *Zeleny*, Einige Bemerkungen zu den Erklärungsverordnungen nach dem § 1 HLG, ZVR 1996, S. 354, insbesondere FN 38; zur Frage, wann idZ von einer „geplanten“ Eisenbahn auszugehen wäre *ders*, Eisenbahnbau und -planungsrecht [1994], S. 117, wonach zumindest das Erreichen eines „Planungsstadiums“ ausreiche).

Während die Erklärung „bestehender“ Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken an die diesbezüglich existierenden eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheide geknüpft ist, gibt es nach Auffassung *Zelenys* bei der Erklärung „geplanter“ Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken noch keine solchen Bescheide; es müsse jedoch „gewisses Planungsstadium“ erreicht sein, um von einer „geplanten“ Eisenbahn sprechen zu können. Bei

der Erklärung zur Hochleistungsstrecke besteht aus Sicht von *Zeleny* jedoch ein gewisses Ermessen der BReg, welches auch für die Erklärung von geplanten Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken gelte (vgl. *Zeleny*, aaO, S. 114).

e) Nach § 4 Abs. 1 Z 1 EisbG idF der Novellierung durch BGBl. I Nr. 15/1998 sind „Hauptbahnen“ für den öffentlichen Verkehr bestimmte Schienenbahnen von größerer Verkehrsbedeutung, wozu – unter anderem – diejenigen Schienenbahnen zählen, die gemäß § 1 HLG zu Hochleistungsstrecken erklärt sind. Mit dieser Definition einer Hauptbahn wollte der Gesetzgeber im Zusammenhang mit den getrennten Begriffen für Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen die Begriffe Haupt- und Nebenbahnen in Bezug auf die Infrastruktur formulieren und dadurch konkretisieren, dass im Wesentlichen an die bestehenden Erklärungen zu Hochleistungsstrecken „angeknüpft“ werde (vgl. dazu ErläutRV 948 BlgNR 20. GP, S. 11). Der Verwaltungsgerichtshof hat dazu bereits ausgesprochen, dass die Bestimmung des § 1 EisbG eine abschließende Aufzählung der diesem Bundesgesetz unterliegenden Schienenbahnen enthält. Gemeinsames bestimmendes Merkmal für den Eisenbahnbegriff ist die Spurgebundenheit der Fahrbetriebsmittel. Ob eine Eisenbahn als Haupt- oder Nebenbahn anzusehen ist, ist gemäß der historischen Auslegung des § 4 EisbG, die sich auf die Gesetzesmaterialien stützt, vom Gesichtspunkt der Verkehrsbedeutung der jeweiligen Eisenbahn zu beurteilen (vgl. VwGH 17.12.2014, 2012/03/0156, Pkt. 1.1., unter Hinweis auf Gesetzesmaterialien).

3.2.1.9. a) Unabhängig vom Akt der Erklärung zur Hochleistungsstrecke kann die Sicherstellung des Trassenverlaufes für eine solche Strecke, die nicht durch Ausbaumaßnahmen – wie etwa Herstellung entsprechender Bahnkörper, Fahrleitungen, Sicherungsanlagen und sonstiger für den Bau und den Betrieb von und den Betrieb auf Hochleistungsstrecken notwendiger Eisenbahnanlagen – auf bestehenden Eisenbahnen eingerichtet werden kann, gemäß § 3 Abs. 1 HLG (auch) eine „Trassengenehmigung“ erfordern.

Sofern für den Bau oder die Änderung einer Hochleistungsstrecke oder für eine Begleitmaßnahme eine UVP nach dem UVP-G 2000 durchzuführen ist, bedarf die Sicherstellung des Trassenverlaufes einer solchen Hochleistungsstrecke gemäß § 3 Abs. 2 HLG ebenfalls einer Trassengenehmigung.

b) Seit der Novellierung des HLG durch BGBl. I Nr. 154/2004 hat die belangte Behörde 1 eine solche Genehmigung auf Antrag eines Eisenbahnunternehmens nach den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn sowie unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse einer Anhörung mit Bescheid zu erteilen; davor war eine Verordnung zu erlassen (vgl. dazu auch *Ennöckl/N.Raschauer*, Die Prüfung der

Umweltverträglichkeit [UVP] und die Genehmigung von Bundesstraßen- und Hochleistungsstreckenvorhaben nach der UVP-G-Novelle 2004, ZfV 2005, S. 505).

Der Bescheid hat den Verlauf der Trasse insoweit sicher zu stellen, als hiefür ein Geländestreifen festzulegen und in Planunterlagen darzustellen ist (§ 3 Abs. 3 HLG).

c) Bei der Trassengenehmigung handelt es sich aus Sicht *Hauers* um ein einen fachbehördlichen Flächenwidmungsakt zur „Sicherstellung des Trassenverlaufs“, mit dem weder eine positive Verwirklichungspflicht noch eine Bindung für das eisenbahnbehördliche Bauverfahren verbunden sei (vgl. *Hauer*, Eisenbahnwegeplanung, in: *Hauer/Nußbaumer* [Hrsg.], Österreichisches Raum- und Fachplanungsrecht [2006], S. 363 f).

d) Die Wirkungen einer bescheidmäßig angeordneten „Trassengenehmigung“ bestehen – wenngleich auch bestimmte Ausnahmen vorgesehen sind – nach § 5 Abs. 1, 3 und 4 HLG vor allem darin, dass auf den vom künftigen Trassenverlauf betroffenen Grundstücksteilen (dem „Hochleistungsstrecken-Baugebiet“) Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen werden, keine Anlagen sonst errichtet oder geändert werden, keine Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufgenommen werden sowie keine Deponien eingerichtet oder erweitert werden dürfen. Ebenso ist angeordnet, dass ein Entschädigungsanspruch aus einer Trassengenehmigung nicht abgeleitet werden kann.

3.2.1.10. a) In Ausführung von § 1 Abs. 1 HLG wurden bislang insgesamt sechs so genannten „Hochleistungsstrecken-Verordnungen“ erlassen. Diese enthalten Ortsbezeichnungen in verbaler Form, die erkennbar geographische Punkte (Anfangs-, Zwischen- und Endpunkte) bestehender (oder geplanter) Eisenbahnen darstellen, welche die Begrenzung der zu Hochleistungsstrecken erklärten Eisenbahnen bilden. Aus den Verordnungen ergibt sich offenbar das Verständnis, dass etwaige neue Teile bestehender Eisenbahnen „automatisch“ mitumfasst sind (unabhängig davon, ob es sich um Ausbaustrecken oder Neubaustrecken handelt). Nur gänzlich neue Eisenbahnen werden – schon im Planungsstadium – aufgenommen. Die Hochleistungsstrecken-Verordnungen verwenden weder die traditionellen, durch Konzessionsurkunden, Errichtungsgesetze oder Baubescheide vorgegebenen „offiziellen” Bezeichnungen der betreffenden Eisenbahnen, noch enthalten sie präzise Bahnkilometerangaben.

An einigen Stellen bleiben die Hochleistungsstrecken-Verordnungen jedoch unbestimmt, zum Beispiel mit „Raum Wien“ in Z 1 und Z 7 (bei der West- und Südbahn) der – und auf diese Z 1 stützten sich die belangten Behörden bei der Bejahung ihrer jeweiligen Zuständigkeit – 2. HL-VO (vgl. zu alldem bei *Zeleny*, Einige Rechtsfragen zu den Hochleistungsstrecken und den

Transeuropäischen Netzen im Eisenbahnbereich, ÖZV 1/2009, S. 17, unter Bezugnahme auf die im Publikationszeitpunkt erlassenen Hochleistungsstrecken-Verordnungen; insb. zur Ausgestaltung der Hochleistungsstrecken-Verordnungen und zur Abgrenzung der erfassten Strecken [bzw. Streckenteile] auch *Catharin/Gürtlich/Walder-Wintersteiner*, Eisenbahngesetz[4] § 4 EisbG [Stand 30.9.2021, rdb.at], Anm. 4 und 6).

b) Aus Materialien des Verfahrens zur Erlassung der 2. HL-VO (sh. oben II.1.3.53) geht nun hervor, dass auch die „Verbindung der zur Hochleistungsstrecke zu erklärenden Westbahn“ (und auch der zur Hochleistungsstrecke zu erklärenden Südbahn) als Hochleistungsstrecke erfasst werden sollte. Im zunächst für die Beschlussfassung vorgesehenen Text war als „Z 12“ die „Verbindungsstrecke zwischen West- und Südbahn im Raum Wien“ vorgesehen. Dem Protokoll der 105. Sitzung der Koordinations-Kommission – erkennbar eine Abstimmungsgruppe der in der damaligen BReg vertretenen Parteien – vom 03.07.1989 war zu entnehmen, dass diese Ziffer 12 gestrichen und „statt dessen“ in den Z 1 (und der Z 7) anstelle von „Wien“ die Wortfolge „Raum Wien“ gesetzt werden sollte. In dieser Fassung wurde sodann die 2. HL-VO beschlossen (zu den Beschlussmaterialien oben II.1.3.53.).

Hält man sich die Z 1 und Z 7 der 2. HL-VO vor Augen, so ist der belangten Behörde 1 – grundsätzlich – beizupflichten, dass eine, auch bestehende, der Verbindung von West- und Südbahn dienende Eisenbahn(infrastruktur) im (geographisch gesehen) „Raum Wien“ zur Hochleistungsstrecke erklärt wurde.

3.2.1.11. a) Der erkennende Senat ging nun davon aus, dass ein unbestimmter Begriff „Raum (Wien)“ wie in der 2. HL-VO als Abgrenzungskriterium für die Erklärung einer Eisenbahn zur Hochleistungsstrecke zumindest auslegbar war; wie etwa in der von *Zeleny* vorgeschlagenen Art und Weise (sh. oben unter IV.3.2.1.8.d), wonach es bei mehreren (potentiell) erfassten bestehenden Strecken im Erklärungszeitpunkt darauf ankommt, ob die jeweiligen Strecken den Kriterien von § 1 HLG entsprachen (sollte dies zu bejahen sein ist diese Strecke von der Erklärung mitumfasst, sonst nicht).

Auch schadete für das BVwG der Umstand nicht, dass im Einzelfall Ermittlungstätigkeiten zum für die Entscheidung über die Zuständigkeit relevanten Sachverhalt – also auch hinsichtlich der Qualität der Verbindungsbahn hinsichtlich der Kriterien des § 1 HLG zu einem bestimmten Zeitpunkt – hinsichtlich des Erfordernisses ausreichender Bestimmtheit der verwaltungsbehördlichen Zuständigkeit (noch) nicht (vgl. idZ insb. VfSlg. 18.639/2008).

Ebenso waren die Kriterien für eine Hochleistungsstrecke in § 1 HLG, wobei eben der Charakter des Akts zu berücksichtigen war, ausreichend determiniert vorgegeben (vgl. hiezu wiederum

VfSlg. 20.221/2017, vergleichbar der Aufzählung in der Kriegsmaterial-VO; dazu auch noch oben IV.3.2.1.5.).

Überdies war für den erkennenden Senat die Auffassung der PW, was auch den Ansichten im dargestellten Schrifttum entspricht, wonach auch Z 1 der 2. HL-VO so auszulegen ist, dass (auch) bestehende Strecken, also bestehende Eisenbahninfrastruktur umfasst ist, zutreffend.

b) Demgegenüber war dem VAI, der bP8 sowie der bP2 und der bP3 nicht beizupflichten, dass der Begriff „Raum Wien“ nach Maßgabe des Bestimmtheitsgebots ungeeignet sei, um die Strecke der Verbindungsbahn als eine mit Verordnung festgelegte Hochleistungsstrecke anzusehen bzw. mit dem Begriff „Raum Wien“ kein ausreichend präziser Ausgangspunkt genannt werden würde.

Zu berücksichtigen war jedoch, dass der Grundsatz der Vorherbestimmung verwaltungsbehördlichen Handelns nicht überspannt gesehen werden darf, wenn die Berücksichtigung vielfältiger örtlicher und zeitlicher Verschiedenheiten für eine sinnvolle und wirksame Regelung wesensnotwendig ist (vgl. dazu etwa die Entscheidungen VfSlg. 1983/1950, 2660/1954, 2768/1954, 3295/1957, 3860/1960, 4988/1965 und 10.275/1984). Insbesondere im Eisenbahnwesen können – wie bei jeder planungsintensiven Tätigkeit – bis zur Umsetzung des Projekts einige Jahre oder noch längere Zeiträume vergehen. Zudem kann der Verkehr so erheblich anwachsen, dass die Inbetriebnahme des Projekts nicht ausreicht und die Beibehaltung der Bestandstrecke erforderlich ist, was möglicherweise zusätzliche – zunächst noch unvorhergesehene – Baumaßnahmen notwendig machen kann. Da das HLG mit den Begriffen „leistungsfähiger Verkehr” und „Nahverkehr“ zwar materielle Kriterien vorgibt, jedoch nicht konkret bestimmt, was normativ darunter zu verstehen ist, war – anders als von mehreren beschwerdeführenden Parteien moniert – die Heranziehung eines Sachverständigen bzw. dessen Mitwirkung an der Sachverhaltsermittlung erforderlich. Dies ist vor dem Hintergrund zu sehen, dass Sachverständigengutachten bei der Frage der gesetzlichen Determinierung eine große Rolle spielen können (vgl. dazu etwa VfSlg. 5670/1968 oder 5993/1969).

3.2.1.12. a) Als Zwischenergebnis kam der erkennende Senat nach den zuvor angestellten Erwägungen zum Schluss, dass die zuständigkeitsbestimmenden Vorschriften im UVP-G 2000 wie auch dem HLG sowie der 2. HL-VO (einschließlich deren, als geographische Abgrenzungsbezeichnung den Begriff „Raum“ [mit dem örtlichen Zusatz] verwendenden Z 1 und Z 7) gerade noch so ausgestaltet sind, dass sie der oben unter IV.3.2.1.5. angeführten, vom Verfassungsgerichtshof aus Art. 18 und 83 Abs. 2 B-VG abgeleiteten Anforderungen entsprechen. So ist einerseits eine bestimmte Auslegung möglich und es schadet andererseits

auch der Umstand, dass zur Zuständigkeitsklärung im Einzelfall Sachverhalt (möglicherweise auch unter Mitwirkung von Sachverstand) zu ermitteln ist, nicht. Va. war auch die Verordnungsermächtigung nach § 1 HLG selbst so ausgestaltet, dass sie noch dem Bestimmtheitsgebot nach Art. 18 B-VG entsprach.

b) Daher sah sich der erkennende Senat auch nicht zur Antragstellung an den Verfassungsgerichtshof veranlasst.

3.2.1.13. Inhaltlich war sohin zu prüfen, ob die (Infrastruktur der) Verbindungsbahn durch die 2. HL-VO auch tatsächlich zur Hochleistungsstrecke erklärt wurde:

3.2.1.14. Dabei ging das BVwG davon aus, dass es – wie von *Zeleny* aufgezeigt (oben IV.3.2.1.8.d) – bei Verwendung des Begriffs „Raum“, der mehrere Strecken bzw. dazugehörige Infrastruktur in einem territorialen Gebiet umfassen kann, darauf ankommt, ob auch die (Infrastruktur der) Verbindungsbahn im Erklärungszeitpunkt (also dem Zeitpunkt der Erlassung der 2. HL-VO) den in § 1 HLG angeführten Kriterien entsprach. Aus Sicht des BVwG war der diesbezüglich maßgebliche Sachverhalt – den Akten des Verfahrens vor der belangten Behörde 1 waren im Übrigen keine entsprechenden Ermittlungsergebnisse zu entnehmen – unter Mitwirkung eines Sachverständigen zu ermitteln.

3.2.1.15. a) Nach den – unter Mitwirkung eines Sachverständigen (Fachgebiet: Eisenbahnbetrieb) – getroffenen Feststellungen zur Qualität der (bestehenden, durch die Maßnahmen des Vorhabens zu modifizierenden) (Eisenbahn-)Infrastruktur (sh. oben II.5.1.) war fallbezogen auch davon auszugehen, dass es sich bei dieser im Zeitpunkt der Erklärung um eine den Kriterien des § 1 Abs. 1 HLG entsprechende Eisenbahn handelte:

Dies ergab sich für das BVwG va. daraus, dass die Verbindungsbahn Hütteldorf bzw. Penzing bis Wien Meidling seit ihrer Inbetriebnahme und somit auch 1989 die in § 1 HLG genannten Anforderungen einer besonderen Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen erfüllt(e) (wobei ihr künftig die Aufgabe einer leistungsfähigen innerstädtischen Nahverkehrsverbindung zukommen soll).

Auch war festzustellen, und in der Folge aus Sicht des erkennenden Senats für die rechtliche Beurteilung ebenso wesentlich, dass die Planungen für die Errichtung eines Hauptbahnhofs in Wien, in den sowohl die Westbahn als auch die Südbahn eingebunden werden sollten, lange zurückreichen. Im Jahr 1989 – also bei Erlassung der 2. HL-VO – war jedoch noch keine Entscheidung über den genauen Standort des Hauptbahnhofs und die damit verbundenen gegebenenfalls herzustellenden Anbindungen der West- und Südbahn gefallen. Erst 1995 wurden die konkreten Planungen für den heutigen Standort am Gelände des ehemaligen Süd-

und Ostbahnhofs aufgenommen. Dadurch ergab sich die spätere Einbindung der neuen Westbahn bei Wien Meidling in die Südbahn.

b) Gleichzeitig waren den Materialien zu § 1 HLG sowie der 2. HL-VO (oben IV.3.2.1.8. sowie IV.1.5.2.) keine Anhaltspunkte zu entnehmen, die der Ansehung der Infrastruktur der Verbindungsbahn als den Kriterien nach der genannten Vorschrift des HLG entsprechend (klar) entgegenstehen würden (also die Absicht zum Ausdruck bringen würden, dass die bestehende Infrastruktur der Verbindungsbahn bei Erlassung der 2. HL-VO gerade nicht zur Hochleistungsstrecke erklärt werden sollte).

3.2.1.16. Auch die – allgemeine, jedenfalls nicht privatsachverständig unterlegte – Behauptung der bP1 und der bP4, es handle sich bei der Verbindungsbahn um keine Hochleistungsstrecke, weil auf solchen „Hochleistungsstrecken“ auch „andere Geschwindigkeiten“ vorgesehen seien, die sich auf der Verbindungsbahn aufgrund der „Krümmung der Radien“ nicht ausgehen würde, vermochte den erkennenden Senat nicht dazu zu veranlassen, von der zuvor ausgeführten Sichtweise wieder abzugehen: So wurde zu dieser Behauptung nicht konkret dargelegt, welche Geschwindigkeiten gemeint sind und auf welche Rechtsgrundlage sich diese Aussage bezieht. Eine Mindestgeschwindigkeit als Kriterium für eine Hochleistungsstrecken ist (als solches bzw. ausdrücklich) nirgends normiert; Voraussetzung iSd des § 1 Abs. 1 HLG für eine Erklärung einer (geplanten oder existierenden) Infrastruktur zu einer Hochleistungsstrecke ist, dass – wenngleich es nicht ausgeschlossen ist, was eben uU auch sachverständig zu klären wäre, dass die mögliche Nutzungsgeschwindigkeit im Einzelfall eine Rolle spielt – diesen eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen oder für den Nahverkehr zukommt.

3.2.1.17. Ferner zeigten die beschwerdeführenden Parteien mit ihren umfangreichen Hinweisen auf bestimmte, aufgrund von § 3 HLG (in der damals jeweils geltenden Fassung) erlassene Verordnungen nicht auf, dass die belangten Behörden unzuständig gewesen wären:

a) So setzte eine Trassenverordnung eben – hierarchisch gesehen – bereits eine entsprechende Erklärung einer (zumindest in einer bestimmten Weise) bereits geplanten oder einer bestehenden Infrastruktur durch Verordnung nach § 1 HLG voraus.

b) Dies im Auge behaltend konnte insb. aus dem Wortlaut der 824. Verordnung aus dem Jahr 1993 (sh. dazu oben IV.1.5.3.) – anders als die bP4, die bP6, die bP8, die bP10 sowie das VAI vermeinten – nichts dahingehend gewonnen werden, dass bei der Jahre davor erlassenen 2. HL-VO nur eine – neu zu schaffende – Eisenbahninfrastruktur zwischen West-, Süd- und Donauländebahn (der „Lainzer Tunnel“) Hochleistungsstrecke sein soll; nicht aber

die – damals bereits bestehende (sh. oben II.5.1.) – Infrastruktur der Verbindungsbahn. Die Erwähnung einer „Verbindungsstrecke“ in dieser Verordnung (insb.: *„Der Trassenverlauf der Verbindungsstrecke…“*, *„Die neu herzustellende Verbindungsstrecke…beginnt…im Bereich…verläßt…folgt dieser bis…mündet.“…*) bringt nur den Zweck zum Ausdruck aber noch nicht, dass deshalb nicht auch noch andere, auch bestehende, Infrastruktur davor zu einer nach § 1 HLG zur Hochleistungsstrecke erklärt wurde.

c) Auch die Ansicht der bP10 und des VAI, die erwähnte Trassenverordnung für die Verbindungsstrecke („Lainzer Tunnel“) sei als „Konkretisierung“ (gemeint wohl: Abänderung) der 2. HL-VO anzusehen, war als unzutreffend anzusehen: So hätte eine derartige Handlung einer neuerlichen Beschlussfassung durch die (dafür zuständige) BReg bedurft bzw. sahen (sehen) dies weder das HLG noch die 824. Verordnung vor. Überdies war zu berücksichtigen, dass, weil die Verordnung des „Lainzer Tunnel“ im Jahr 1993 unzweifelhaft eine Neubaustrecke betraf, sich die Trassenbeschreibung auch nur auf die Trasse des „Lainzer Tunnel“ beziehen konnte. In keinster Weise war diese Verordnung somit dahingehend zu verstehen, dass bereits bestehende Hochleistungsstreckenverordnungen mit ihr in irgendeiner Art und Weise konkretisiert werden sollen. Die bP10 vermochte auch nicht näher darzulegen, dass dies die Intention des Verordnungsgebers (eben des damaligen Verkehrsministers, nicht der BReg) war.

d) Ausgehend von den Erwägungen in den Vorabsätzen waren auch Materialien aus dem Prozess der Erlassung einer Trassenverordnung für die hier zu beurteilende Zuständigkeitsfrage nicht von Relevanz. Dies traf dann auch etwa auf einen Bericht einer Alternativenprüfung bzw. Variantenuntersuchung zu, welchem zu entnehmen war, dass die „Verbindungsbahn“ aus bestimmten Gründen „nicht zu einer Hochleistungsstrecke ausgebaut“ werden könne.

An dieser Stelle sei auch angemerkt, dass auch aus dem vom VAI erwähnte Begutachtungsentwurf für eine Verordnung nach § 4 Abs. 1 Z 2 EisbG zur Erklärung von Strecken zu „Hauptbahnen“ und der diesem Entwurf zu entnehmenden Aufzählung der Verbindungsbahn, schon weil die Verordnung nie erlassen wurde, nichts zu gewinnen war, was klar gegen die Erklärung (auch) der „Verbindungsbahn“ zur Hochleistungsstrecke sprach.

e) Auch der Einwand der bP1 der Verfassungsgerichtshof habe in seiner Entscheidung vom 28.06.2001, V 51/00, klar „präzisiert“, was als Hochleistungsstrecke im „Raum Wien – St. Pölten bzw. Wien – Salzburg“ anzusehen sei, ging ins Leere: So betraf dieses Verfahren vor dem Verfassungsgerichtshof die Aufhebung einer Verordnung zur Bestimmung des Trassenverlaufs der Neubaustrecke Wien – St. Pölten im Zuge der Hochleistungsstrecke Wien – Salzburg; also eine nach § 3 HLG erlassene Trassenverordnung.

3.2.1.18. Damit war insgesamt zu schlussfolgern, dass die belangten Behörden sohin für die angefochten Entscheidungen (bzw. die inhaltliche Behandlung von Antrag 1 und Antrag 2) nach den in den jeweiligen Entscheidungszeitpunkten geltenden Vorschriften zuständig waren.

3.2.1.19. Ansonsten ist hinsichtlich der Zuständigkeit der belangten Behörden auch auf die Erwägungen unten unter IV.3.4.1. betreffend die Verfahrensart zu verweisen.

3.2.2. Zur behaupteten unterlassenen Durchführung einer SUP für die 2. HL-VO, die in Mitanwendung ergangene Trassengenehmigung oder den Rahmenplan nach § 42 Bundesbahngesetz:

3.2.2.1. Mit den jeweiligen Begründungen ihrer Rügen (II.1.1.12.10; II.1.1.16.2.; II.1.1.18.1.; II.1.1.18.3.; II.1.3.10.; II.1.3.14.14.; II.1.3.22.2. sowie II.1.3.92.), vor Erlassung der 2. HL-VO wäre eine SUP durchzuführen gewesen, zeigten die beschwerdeführenden Parteien – insb. auch angesichts der den Rügen entgegentretenden Ausführungen der PW (II.1.3.2.2.; II.1.3.2.3.; II.1.3.2.7.; II.1.3.2.7. sowie II.1.3.30.6.) – keine aufzugreifende Rechtswidrigkeit der angefochtenen Bescheide auf:

3.2.2.2. a) Mit Blick auf die SUP-RL war zunächst zu sagen, dass weder eine entsprechend durchgeführte UVP wie auch der Umstand, dass ein Vorhaben einer UVP-Genehmigung unterzogen wird von einer allfälligen Pflicht von der Durchführung einer SUP entbinden (vgl. etwa EuGH 07.06.2018, Rechtssache C-671/16, *Inter-Environnement Bruxelles ua.*, Rnrn. 64 ff). Nach der ständigen Rechtsprechung des EuGH sind auch die Definitionen der SUP-RL immer weit auszulegen (dazu etwa EuGH 10.09.2015, Rechtssache C-290/15, *D'Oultremont ua.*, Rn. 40, mwN).

b) Allerdings war die 2. HL-VO, also deren inhaltliche Vorgaben, nicht als „Plan" bzw. schon gar nicht als „Programm" iSd SUP-RL zu sehen:

So hat der EuGH in seinem Urteil vom 22.02.2022, Rechtssache C-300/20, *Bund Naturschutz in Bayern*, unter Bezugnahme auf seine Vorjudikatur Folgendes zu einer Verordnung in Durchführung des bayrischen Naturschutzrechts („Inntal Süd"-Verordnung) in den Rnrn. 60 ff Folgendes ausgesprochen:

„60 Was zweitens die Frage betrifft, ob durch eine Verordnung wie die „Inntal Süd"-Verordnung der Rahmen für die künftige Genehmigung von Projekten gesetzt wird, ist darauf hinzuweisen, dass sich der Begriff „Pläne und Programme" auf jeden Rechtsakt bezieht, der dadurch, dass er die in dem betreffenden Bereich anwendbaren Regeln und Verfahren zur Kontrolle festlegt, eine signifikante Gesamtheit von Kriterien und Modalitäten für die Genehmigung und Durchführung eines oder mehrerer Projekte aufstellt, die voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben (Urteil vom 25. Juni 2020, A u. a. [Windkraftanlagen

in Aalter und Nevele], C-24/19, EU:C:2020:503, Rn. 67 und die dort angeführte Rechtsprechung).

61 Diese Auslegung soll die Umweltprüfung von Vorgaben sicherstellen, die voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen verursachen (Urteil vom 25. Juni 2020, A u. a. [Windkraftanlagen in Aalter und Nevele], C-24/19, EU:C:2020:503, Rn. 68 und die dort angeführte Rechtsprechung).

62 Das in Art. 3 Abs. 2 Buchst. a der Richtlinie 2001/42 aufgestellte Erfordernis, wonach durch den betreffenden Plan oder das betreffende Programm der Rahmen für die künftige Genehmigung der in den Anhängen I und II der Richtlinie 2011/92 aufgeführten Projekte gesetzt werden muss, ist mithin als erfüllt anzusehen, wenn der Plan oder das Programm eine signifikante Gesamtheit von Kriterien und Modalitäten für die Genehmigung und Durchführung eines oder mehrerer dieser Projekte aufstellt, insbesondere hinsichtlich des Standorts, der Art, der Größe und der Betriebsbedingungen solcher Projekte oder der mit ihnen verbundenen Inanspruchnahme von Ressourcen.

63 Dagegen ist dieses Erfordernis bei einem Plan oder einem Programm nicht erfüllt, der bzw. das zwar in den Anhängen I und II der Richtlinie 2011/92 aufgeführte Projekte betrifft, aber keine solchen Kriterien oder Modalitäten vorsieht.

64 Im vorliegenden Fall unterwirft § 5 Abs. 1 der „Inntal Süd“-Verordnung wohl lediglich eine Reihe von Tätigkeiten und Projekten in dem in ihrem § 1 definierten Schutzgebiet, einschließlich Projekten der in den Anhängen I und II der Richtlinie 2011/92 aufgeführten Art, einer Erlaubnispflicht.

65 Zwar legt diese Bestimmung für einige dieser Projekte die Größe fest, bei deren Überschreiten für ihre Durchführung eine vorherige Genehmigung erforderlich ist. Allerdings sieht die Bestimmung selbst in diesen Fällen keine Kriterien oder Modalitäten für die Genehmigung und Durchführung der Projekte vor.

66 Aus dem Wortlaut von § 5 Abs. 2 der „Inntal Süd“-Verordnung geht hervor, dass er die Erteilung einer Erlaubnis „unbeschadet anderer Rechtsvorschriften“ von einer einzigen allgemein gehaltenen Voraussetzung abhängig macht, nämlich davon, dass „die beabsichtigte Maßnahme keine der in § 4 genannten Wirkungen hervorruft oder diese Wirkungen durch Nebenbestimmungen ausgeglichen werden können“.

67 Außerdem steht zum einen fest, dass das in § 4 der „Inntal Süd“-Verordnung vorgesehene Verbot „alle[r] Handlungen …, die den Charakter des [Landschaftsschutzgebiets] verändern oder dem [in § 3 dieser Verordnung genannten] Schutzzweck … zuwiderlaufen“ im Wesentlichen dem entspricht, was bereits in § 26 Abs. 2 BNatSchG vorgesehen ist.

68 Zum anderen ist unstreitig, dass § 3 der „Inntal Süd“-Verordnung dieses Schutzziel allgemein formuliert, ohne genaue Kriterien oder Modalitäten vorzusehen, von deren Einhaltung die Erlaubnis zur Durchführung der verschiedenen in § 5 Abs. 1 dieser Verordnung genannten Projekte abhängig wäre.

69 Auch wenn der Erlass der „Inntal Süd“-Verordnung einen gewissen Einfluss auf den Standort der Projekte ausüben kann, indem er die Standortwahl innerhalb des in § 1 der Verordnung festgelegten Schutzgebiets erschwert und sie dagegen außerhalb dieses Gebiets

erleichtert, auch auf Flächen, die in das vor dem Erlass der „Inntal Süd“-Verordnung festgelegte Schutzgebiet einbezogen waren, stellt diese Verordnung wohl keine signifikante Gesamtheit von Kriterien und Modalitäten für die Genehmigung und Durchführung eines oder mehrerer in den Anhängen I und II der Richtlinie 2011/92 aufgeführter Projekte auf; es ist jedoch Sache des vorlegenden Gerichts, dies zu prüfen.“

(Hervorhebungen durch das BVwG)

Der EuGH hat auch bereits ausgesprochen, dass „signifikante Gesamtheit von Kriterien und Modalitäten“ qualitativ und nicht quantitativ zu verstehen ist. Es sollen nämlich mögliche Strategien zur Umgehung der in der SUP-RL genannten Verpflichtungen, die die Maßnahmen zerstückeln könnten und so die praktische Wirksamkeit dieser Richtlinie verringern, vermieden werden (vgl. aus der ständigen Rechtsprechung etwa EuGH 07.07.2018, Rechtssache C-160/17, *Thybaut ua.*, Rn. 55, mwN).

c) Nun war es gegenständlich unstrittig, dass die 2. HL-VO ein Vorhaben nach Anhang I oder jedenfalls Anhang II der UVP-RL betreffen kann und auch dem Bereich „Verkehr“ zuzuordnen ist.

Sieht man sich jedoch den Inhalt der im Vorabsatz genannten Verordnung im Übrigen an, war für den erkennenden Senat iSd obigen Erwägungen des EuGH nicht erkennbar, dass dieser eine als auch – und bei gleichzeitig qualitativer Betrachtung – signifikant zu qualifizierende Gesamtheit von Kriterien und Modalitäten für die Genehmigung und Durchführung eines oder mehrerer der zuvor genannten Vorhaben aufstellen würde; dies insb. auch nicht durch Festlegung eines (konkreten) Standorts, einer bestimmten Größe oder bestimmter Betriebsbedingungen oder der mit solchen Vorgaben verbundenen Inanspruchnahme von Ressourcen. Die Tatsache, dass zwischen bestimmten geographischen Orten bzw. Bereichen (in Bezug auf die 2. HL-VO etwa die Orte bzw. Bereiche „St. Pölten“ und „Raum Wien“) Eisenbahninfrastruktur iSd § 1 HLG – also einer bestimmten Qualität – errichtet oder bestehende derartige Infrastruktur modifiziert werden soll macht allein gerade noch keine entsprechende Gesamtheit aus.

Selbst wenn man doch von der gegenteiligen Rechtsauffassung ausgehen sollte könnte dies fallbezogen im Lichte von Art. 13 der SUP-RL dahinstehen: So wurde die 2. HL-VO – deren erster Vorbereitungsakt jedenfalls vor dem 12.07.2004 gesetzt wurde – jedenfalls nicht mehr als 24 Monate nach dem 12.07.2004 „angenommen“ (also iSd Art. 18 Abs. 1 B-VG: erlassen); sondern deutlich davor.

d) Es kam auch, entgegen der Ansicht der bP4, zu keiner „Uminterpretation“ der 2. HL-VO im Hinblick darauf, ob die Infrastruktur der bestehenden Verbindungsbahn, welche durch das

Vorhaben abgeändert werden soll, zur Hochleistungsstrecke erklärt wurde (sh. dazu im Übrigen oben unter IV.3.2.1.).

e) Der SUP-RL ist auch keine Vorschrift zu entnehmen, die aufgrund in einem – allenfalls gewissen – Ausmaß veränderter Gesamtumstände eine neuerliche SUP für einen, ansonsten inhaltlich unveränderten, Plan erfordern würde.

3.2.2.3. Soweit die bP4 eine Pflicht zur Durchführung einer SUP für die Trassengenehmigung gegeben sah (II.1.3.22., II.1.3.92.) war dazu zunächst festzuhalten, dass es sich dabei aus Sicht des erkennenden Senats nicht um ein (reines) Rechtsvorbringen handelte, sondern bereits eine entsprechende Sachverhaltsverschränkung – nämlich der Hinweis auf die Trassengenehmigung – vorlag. Das Vorbringen hätte sohin spätestens bis zum Ende der nach § 40 Abs. 5 UVP-G 2000 gesetzten Frist erstattet werden müssen.

Selbst für den Fall eines noch als begründungsrelevant anzusehenden Vorbringens ist aber zu sagen, dass auch hier nicht erkennbar wäre, dass es sich um einen „Plan“ oder ein „Programm“ iSd SUP-RL iSd obigen Erwägungen handeln würde. Der (hier nun vom BVwG erteilten; sh. dazu auch unten unter IV.3.4.2.) Trassengenehmigung nach dem HLG ist keine signifikante „Gesamtheit von Modalitäten“ oder „sonstigen Vorgaben“ zu entnehmen, die den „Rahmen“ für zukünftige, auf dieser Genehmigung basierender Genehmigungen bilden würde. Vielmehr bewirkt die Trassengenehmigung, dass auf dem betroffenen Geländestreifen bzw. den von diesem Streifen umfassten Grundstücken oder Grundstücksteilen keine Neu-, Zu- und Umbauten vorgenommen, keine Anlagen sonst errichtet oder geändert sowie keine Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufgenommen werden dürfen bzw. darf sowie keine Deponien eingerichtet oder erweitert werden dürfen (vgl. § 5 Abs. 1 HLG).

Bei der Trassengenehmigung handelt es sich um die Genehmigung eines „konkreten Vorhabens“ an einem ganz bestimmten Standort bzw. einer bestimmten Verortung (eben ein Streifen im Gelände in dem es zu Errichtung bzw. Modifikation von Eisenbahninfrastruktur kommen soll) nach Prüfung der in § 3 Abs. 1 HLG enthaltenen Genehmigungsvoraussetzungen (sh. dazu unten IV.3.4.2.; vgl. auch VwGH 24.05.2022, Ra 2021/03/0167, Rnrn. 63 ff, mwN).

3.2.2.4. Auch die Behauptung der bP4, ein nach § 42 Bundesbahngesetz angenommener Rahmenplan hätte eine SUP erfordert wurde iSd der nach § 40 Abs. 5 UVP-G 2000 gesetzten Frist verspätet vorgetragen; auch hier handelt es sich um ein Rechtsvorbringen, welches nicht ohne ein entsprechendes Tatsachensubstrat beurteilt werden kann – gerade die Tatsache des Rahmenplans (bzw. auch einer bestimmten Fassung desselben) und dessen Inhalt hätten innerhalb der gesetzten Frist vorgebracht werden müssen.

Doch auch sonst ging der Einwand ins Leere:

So dient der Rahmenplan als Grundlage für einen Zuschussvertrag zwischen dem Bund und der PW (vgl. die Abs. 2, 3 und 7 des § 42 Bundesbahngesetz). Bei einem solchen Plandokument handelt es sich somit unzweifelhaft um ein „Finanzprogramm“ (bzw. zumindest den Teil eines solchen) iSd Art. 3 Abs. 8 2. Spiegelstrich der SUP-RL (sh. idZ auch ErläutRV 311 BlgNR 22. GP, S. 10, zu den §§ 42 bis 47, wobei es sich bei der Bezugnahme auf Art. 8 der SUP-RL um ein Redaktionsversehen handeln dürfte und Art. 3 Abs. 8 gemeint gewesen sein dürfte).

Unabhängig davon wäre auch dem Rahmenplan – zieht man etwa den im Entscheidungszeitpunkt des BVwG geltenden Plan heran (abrufbar unter https://infrastruktur.oebb.at/de/dam/jcr:84db34f0-36c3-453a-829e-e61f1a1586c6/2025-05-07%20RP%2025-30%20-%20Detailliste%20BULA.pdf, abgerufen am 21.01.2026) – keine entsprechende Gesamtheit an Modalitäten oder Vorgaben iSd oben behandelten Rechtsprechung des EuGH zu entnehmen. Vielmehr sind dem Plan – auch für ein Vorhaben für das gegenständliche – neben Planwerten für die Instandhaltung nur vorausvalorisierte Investitionssummen für mehrere Jahre in die Zukunft zu entnehmen.

3.2.3. Zur (jeweiligen) Zuständigkeit der belangten Behörden nach § 24f Abs. 6 UVP-G 2000:

3.2.3.1. a) Nach § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 hatte die belangte Behörde 1 die UVP und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen, wobei sie in letzterem Verfahren alle „vom Bund zu vollziehenden“, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden hatte. Demgegenüber hatte die belangte Behörde 2 nach § 24 Abs. 3 leg. cit. ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen, in dem sie alle vom Land zu vollziehenden materiellen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden hatte.

b) Gemäß § 24f Abs. 6 UVP-G 2000 hatten diese Verwaltungsbehörden die Abs. 1 bis 5, 13 und 14 von § 24f anzuwenden, soweit sie für ihren Wirkungsbereich maßgeblich sind.

3.2.3.2. Maßgeblich für die Frage, welchem Wirkungsbereich der Vollzug jeweils zuzuordnen ist, ist die verfassungsrechtlich vorgegebene Kompetenzverteilung (*Schmelz/Schwarzer*, aaO, Vor §§ 23a – 24h, Rn. 6 mit mwH auf das Schrifttum, und § 24f, Rn. 74 ff). Die Gesamtbewertung nach § 24f Abs. 4 UVP-G 2000 ist dabei sowohl von der belangten Behörde 1 als auch von der belangten Behörde 2 – für den jeweiligen Wirkungsbereich und unter Wahrung des integralen, transkompetenten Charakters der UVP – durchzuführen (vgl. *Schmelz/Schwarzer*, aaO, Rn. 65 f).

3.2.3.3. Daraus folgt, dass der belangten Behörde 1 insb. keine Zuständigkeit zukam, zur Einhaltung der Genehmigungsvoraussetzungen nach § 24f Abs. 1 (Begrenzung der Immissionen) wie auch nach § 24f Abs. 4 (Gesamtbewertung) Nebenbestimmungen betreffend die Schutzgüter „Fläche“ und „Landschaft“ – etwa zur Erreichung der (soweit für die Auswirkungen auf das jeweilige Schutzgut überhaupt von Relevanz) Immissionsminimierung (sh. zu dieser unten IV.3.4.8.4. ff) – vorzuschreiben; eine solche folgt insb. auch nicht aus Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG. Anders gelagert war die Situation hinsichtlich des Schutzguts „Boden“, wobei dem Bund aus Sicht des BVwG gemäß Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG auch die Vollzugskompetenz zukommt, die mit einer Eisenbahn verbundenen umweltschädigenden Emissionen zur Vermeidung von Bodenverunreinigungen zu regeln wie auch zu vollziehen (vgl. dazu *B. Raschauer*, Bodenschutzkompetenzen im österreichischen Rechtssystem, in: Jahrestagung der Österreichischen Bodenkundlichen Gesellschaft [2002], Pkt. 13 und 15). Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG erfasst dabei sowohl den Vollzug hinsichtlich Maßnahmen zur Vermeidung von Emissionen aus den die Errichtung und den Betrieb einer „Eisenbahnanlage“ (iSd § 10 EisbG) bildenden Maßnahmen des Vorhabens wie auch jener, welche (iSd § 20 EisbG) als Wiederherstellung gestörter Straßeninfrastruktur anzusehen sind (vgl. idZ VfSlg. 20.635/2023, Pkt. III.2.5.).

Hinsichtlich des Schutzguts „Biologische Vielfalt“ wird die Vollzugskompetenz des Bundes auf jene Maßnahmen beschränkt sein, bei denen den Ländern auch unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes keine Kompetenz zukommt, wie dem Forstrecht (also der Kompetenz „Forstwesen“ nach Art. 10 Abs. 1 Z 10) oder eben bei Trassenentscheidungen für Eisenbahnen (dabei der Kompetenz „Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen“ nach Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG; sh. dazu näher unten bei IV.3.4.5.).

3.2.3.4. Das Vorgesagte war hinsichtlich der Gestaltung des Spruchs der angefochtenen Entscheidung des BVwG – die an die Stelle der Bescheide 1 und 2 trat, sich jedoch von Texten der Sprüche von Bescheid 1 und Bescheid 2 bediente – zu beachten.

Damit war aber insb. auch – unabhängig von der Frage der im Ergebnis ausreichenden Bestimmtheit, welche Nebenbestimmung dann überhaupt in welchem Umfang gelten würde – die Anordnung im Bescheid 1, Spruchpunkt IV.1.7.1., nicht als rechtmäßig zu erkennen, dass die Maßnahmen betreffend die Ökologie, also den Naturschutz, nur insofern bindend und anzuwenden wären, als diese nicht durch die jeweils zuständige Behörde im Zuge des Verfahrens gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 abgeändert, ergänzt oder aufgehoben werden.

3.2.3.5. Soweit die bP8 meinte, dass die belangte Behörde 2 erst nach Eintritt der Rechtskraft des Bescheid 1 hätte den Bescheid 2 erlassen dürfen, war sie nicht im Recht:

Die Zuständigkeit der belangten Behörde 2 begann mit dem bei ihr eingebrachten Antrag 2 der PW. Danach war eine zeitliche Reihenfolge des Verfahrens vor der belangten Behörde 1 und der belangten Behörde 2 nicht normiert ist. Der belangten Behörde 1 kam aufgrund von § 24 Abs. 7 UVP-G 2000 eine Koordinationspflicht zu. Letztlich war jedoch eine parallele Verfahrensführung zulässig. Abzuschließen und, sodann auch von der belangten Behörde 2 zu berücksichtigen, war die UVP, also die Ermittlung des maßgeblichen Tatsachensubstrats, insb. aufgrund der UVE und – hier der znBU (vgl. zu alldem vgl. *Schmelz/Schwarzer*, aaO, § 24, Rn. 12, und § 24f, Rn. 30; sh. auch zum engen inhaltlichen Zusammenhang die aufgrund einer früheren Rechtslage ergangene, jedoch übertragbare Entscheidung VwGH 16.03.2017, Ro 2014/06/0038, Rn. 38 f, mwN).

Darüber hinaus war der geltenden Rechtslage jedoch nicht zu entnehmen, dass der Bescheid 2 erst nach Vorliegen einer rechtskräftigen (meritorischen) Entscheidung über den Bescheid 1, also uU erst nach Entscheidung durch das BVwG, hätte ergehen dürfen.

3.3. Zum Gegenstand des Beschwerdeverfahrens vor dem BVwG:

3.3.1. Einzelne beschwerdeführende Parteien stellten auch die Prüfbefugnis und den Gegenstand, über den das BVwG abzusprechen hatte, in Frage (dazu insb. oben II.1.11.1.).

Weiters wurden von beschwerdeführenden Parteien „Anträge" gestellt oder „Forderungen" erhoben die – projektmodifzierend – insb. auf das Verbot der Nutzung der vorhabensgegenständlichen Eisenbahninfrastruktur für Güterzüge (jedenfalls in der Nacht) oder Beschränkungen für die Nutzung oder Bauarbeiten in der Nacht abzielten (dazu insb. oben II.1.1.14.5. und II.1.14.9.; II.1.3.15.4.; II.1.3.15.5.).

Fallbezogen behaupteten beschwerdeführende Parteien auch, dass aus von der PW im verwaltungsgerichtlichen Verfahren vorgelegten Unterlagen ergebe, dass unter der Hochlage des Eisenbahnbauwerks bei der geplanten Station Hietzinger Hauptstraße auch etwa bauliche Maßnahmen in Form eines Supermarkts oder eine Polizeistation verfahrensgegenständlich – sohin prüfpflichtig in der UVP – wären.

Andererseits lässt sich Beschwerden entnehmen, dass davon ausgegangen wird, dass auch Alternativen zum Vorhaben – ohne, dass die PW diese verwirklichen möchte, zu prüfen gewesen wären. Gefordert wurde etwa auch eine Ausführung in „Tieflage" vorzusehen anstelle der projektierten Ausführung (dazu insb. oben II.1.3.10.).

Die bP4 behauptete auch, dass das BVwG gar nicht befugt gewesen wäre, über das Wr BSchG abzusprechen (insb. oben II.1.3.38.).

3.3.2. Zu alldem war Folgendes voranzustellen:

Allgemeines

3.3.3. In Ansehung der §§ 27 und 28 VwGVG hat ein Verwaltungsgericht, wenn es „in der Sache selbst“ entscheidet, nicht nur über die gegen den verwaltungsbehördlichen Bescheid eingebrachte Beschwerde zu entscheiden, sondern auch die Angelegenheit zu erledigen, die von der Verwaltungsbehörde entschieden wurde. Dabei hat das Verwaltungsgericht seine Entscheidung in der Regel an der zum Zeitpunkt seiner Entscheidung maßgeblichen Sach- und Rechtslage auszurichten (vgl. zum Ganzen aus der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs etwa VwGH 24.08.2023, Ra 2022/22/0093, Rn. 8, mwN).

3.3.4. Der Verwaltungsgerichtshof hat zum Gegenstand der „Sache” eines verwaltungsgerichtlichen Verfahrens in den Rnrn. 21 bis 26 seines Erkenntnisses vom 25.06.2024, Ra 2022/04/0167, bereits Folgendes erwogen:

„21 4.2.1. Den äußersten Rahmen für die Prüfbefugnis des Verwaltungsgerichts bildet die „Sache“ des bekämpften Bescheides [...]. „Sache“ des Beschwerdeverfahrens vor dem Verwaltungsgericht ist somit - ungeachtet des durch § 27 VwGVG 2014 vorgegebenen Prüfumfangs - nur jene Angelegenheit, die den Inhalt des Spruchs der vor dem Verwaltungsgericht belangten Verwaltungsbehörde gebildet hat [...]. Das Verwaltungsgericht hat also die Angelegenheit zu entscheiden, die von der Verwaltungsbehörde entschieden wurde.

22 Die Entscheidung des Verwaltungsgerichts erfolgt somit nicht isoliert, sondern in Bezug auf den bekämpften Bescheid. Aufgrund des typengebundenen Systems des verwaltungsgerichtlichen Rechtsschutzes hat die Abgrenzung des Verfahrensgegenstandes stets in Relation zum angefochtenen Bescheid und nicht anhand des das Administrativverfahren einleitenden Antrags zu erfolgen. Dementsprechend muss sich die verwaltungsgerichtliche Entscheidung innerhalb jenes Themas bewegen, das die belangte Behörde entschieden hat [....].

23 Bleibt eine Verwaltungsbehörde in ihrer bescheidförmigen Erledigung eines Antrags hinter diesem zurück, ist es in der Regel nicht die Aufgabe des Verwaltungsgerichts im Bescheidbeschwerdeverfahren, das dadurch möglicherweise begründete rechtswidrige Behördenverhalten durch eine vollumfängliche Erledigung des Antrags zu beseitigen. Vielmehr steht für solche Konstellationen das Säumnisbeschwerdeverfahren gemäß Art. 130 Abs. 1 Z 3 B-VG zur Verfügung [...].

24 Entscheidet das Verwaltungsgericht in einer Angelegenheit, die überhaupt noch nicht oder in der von der Rechtsmittelentscheidung in Aussicht genommenen rechtlichen Art nicht Gegenstand des verwaltungsbehördlichen Verfahrens gewesen war, im Ergebnis erstmals in Form eines Erkenntnisses, so fällt eine solche Entscheidung nicht in die funktionelle Zuständigkeit des Verwaltungsgerichts und die Entscheidung ist in diesbezüglichem Umfang mit Rechtswidrigkeit infolge Unzuständigkeit belastet [...].

25 4.2.2. Vor dem Hintergrund des oben Gesagten kommt es bei der Beurteilung des Umfangs der Kognitionsbefugnis des Verwaltungsgerichts darauf an, worüber die Behörde mit dem angefochtenen Bescheid abgesprochen hat.

26 Der Bescheid einer Verwaltungsbehörde ist dabei als Ganzes zu beurteilen. Für die Lösung der Frage, inwieweit in einem Bescheid die Absicht bestanden hat, über individuelle Rechtsverhältnisse in einer der Rechtskraft fähigen Weise abzusprechen, ist nicht nur vom Spruch des Bescheides auszugehen, sondern zu dessen Deutung auch die Begründung heranzuziehen [...]."

3.3.5. Dem UVP-G 2000, insb. den §§ 2 Abs. 2, 23b, 24 Abs. 1 und 3 und 24f, lässt sich nun für ein Vorhaben wie das gegenständliche entnehmen, dass „Sache" der bekämpften Bescheide die Genehmigung oder Versagung des von einer PW oder einem PW eingereichte Vorhaben nach den von der belangten Behörde 1 oder der belangten Behörde 2 jeweils anzuwendenden materiellen Verwaltungsvorschriften wie auch jenen die Voraussetzungen für die Genehmigung festzulegenden Vorschriften des UVP-G 2000 selbst (vgl. idZ zuletzt, wenn auch ein Vorhaben nach dem 2. Abschnitt des UVP-G 2000 betreffend aber jedenfalls übertragbar auf ein Vorhaben nach dem 3. Abschnitt, VwGH 01.08.2025, Ra 2024/04/0401, Rn. 33, mwN).

3.3.6. Fallbezogen hatte das BVwG sohin – weil es auch einen Anlass sah, von einer Aufhebung gemäß § 28 Abs. 2 iVm Abs. 3 VwGVG Gebrauch zu machen – die betreffend den gemäß § 5 UVP-G 2000 gestellten Antrag in Anwendung des § 17 UVP-G 2000 durch den Bescheid erteilte Genehmigung durch Abweisung der Beschwerde zu bestätigen, abzuändern oder zu versagen (vgl. dazu etwa VwGH 06.07.2023, Ra 2022/07/0081, Rn. 21, mwN).

3.3.7. Was nun den Umfang des zu beurteilenden „Vorhabens" betrifft ist die – nach § 24f Abs. 12 UVP-G 2000 auch für Vorhaben nach dem 3. Abschnitt relevant – war die Vorschrift von § 2 Abs. 2 erster Satz leg. cit. zu beachten. Diese definiert das „Vorhaben" als die Errichtung einer Anlage oder ein sonstiger Eingriff in Natur und Landschaft unter Einschluss sämtlicher damit in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehender Maßnahmen. Nach § 2 Abs. 2 2. Satz leg. cit. kann ein solches Vorhaben eine oder mehrere Anlagen oder Eingriffe umfassen, wenn diese in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehen.

3.3.8. In seiner Entscheidung vom 08.09.2021, Ra 2018/04/0191, hat der Verwaltungsgerichtshof eine Reihe bisher ausgestellter auslegender Erwägungen zu § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 zusammengefasst, wobei die Rnrn. 10 bis 15 auszugsweise lauten:

„10 2.1. Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ist die Prüfung der Umweltverträglichkeit des zur Bewilligung eingereichten Vorhabens. Was unter einem Vorhaben im Sinn des UVP-G 2000 zu verstehen ist, ergibt sich aus § 2 Abs. 2 UVP-G 2000. Der Verwaltungsgerichtshof hat in diesem Zusammenhang bereits klargestellt, dass der Begriff des Vorhabens im Sinn dieser Bestimmung weit zu verstehen ist. Der weite Vorhabensbegriff des

§ 2 Abs. 2 UVP-G 2000 erfordert es, ein oder mehrere Projekt(e) in seiner (ihrer) Gesamtheit und unter Einbeziehung jener Anlagen und Anlagenteile, die für sich nicht UVP-pflichtig wären, zu beurteilen. Es ist auf den räumlichen und sachlichen Zusammenhang der einzubeziehenden Anlagen oder Eingriffe abzustellen; liegt ein solcher Zusammenhang vor, ist von einem Vorhaben auszugehen (vgl. VwGH 19.12.2013, 2011/03/0160, mwN).

Durch die Rechtsprechung ist zudem geklärt, dass sich das Vorhaben nicht auf die jeweilige technische Anlage beschränkt, sondern auch alle mit dieser in ihrem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehenden Maßnahmen umfasst (vgl. VwGH 17.12.2019, Ro 2018/04/0012, mwN) bzw. ein Vorhaben auch mehrere Anlagen oder Eingriffe umfassen kann, wenn diese als räumlich zusammenhängende Projekte in einem engen funktionellen Zusammenhang stehen (vgl. VwGH 28.4.2016, Ra 2015/07/0175, mwN).

Auf eine Personenidentität der Projektwerber kommt es dabei nicht an (vgl. VwGH 11.5.2017, Ra 2017/04/0006), zumal auch Projekte verschiedener Projektwerber ein einheitliches Vorhaben bilden können (vgl. Schmelz/Schwarzer, UVP-G [2011] § 2 Rz. 27, mwN); dies vor allem in Hinblick darauf, dass Projekte verschiedener Projektwerber bei der Beurteilung der UVP-Pflicht unter Umständen gemeinsam zu betrachten sind, um den unionsrechtlich determinierten Zielen der UVP gerecht zu werden (vgl. Madner, Umweltverträglichkeitsprüfung, in: Holoubek/Potacs [Hrsg.] Öffentliches Wirtschaftsrecht II [2019] 1213 [1236] unter Hinweis auf die Rechtsprechung des EuGH; sowie zu den unionsrechtlichen Bedenken, Teile eines Gesamtprojekts durch Aufsplittung auf mehrere Betreiber einer UVP zu entziehen, siehe weiterführend Piska, Vorhabensbegriff und Antragstellung im UVP-Verfahren, in: FS Funk [2003] 371 [374]).

Ein zeitlicher Zusammenhang mehrerer Vorhabensteile muss zwar nicht zwingend vorliegen, damit diese als einheitliches Gesamtprojekt anzusehen sind (vgl. Ennöckl/N. Raschauer/Bergthaler, Kommentar zum UVP-G3 [2013] § 2 Rz. 15), doch kann der sachliche Zusammenhang sehr wohl die zeitliche Komponente einschließen (vgl. Schmelz/Schwarzer, UVP-G [2011] § 2 Rz. 25).

11 Weiters gilt es im vorliegenden Zusammenhang zu berücksichtigen, dass der Umfang des Vorhabens prinzipiell durch den Antragsteller im Genehmigungsantrag definiert wird (vgl. Lampert, UVP-G [2020] § 2 Rz. 26 mwN). In einem Projektgenehmigungsverfahren ist Gegenstand des Verfahrens die Beurteilung des in den Einreichplänen und sonstigen Projektunterlagen dargestellten Projekts (vgl. zum Bauverfahren zuletzt VwGH 15.3.2021, Ra 2020/05/0011, mwN). Allerdings steht - aus den oben bereits dargelegten Gründen - das Vorliegen mehrerer selbständiger Anträge der Annahme eines einheitlichen Vorhabens im Sinn des § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 nicht hindernd entgegen.

12 Wie der Verwaltungsgerichtshof bereits ausgesprochen hat, kann die Frage, ob der von § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 geforderte sachliche (funktionelle) Zusammenhang vorliegt, nicht allgemein, sondern nur individuell von Fall zu Fall beurteilt werden, weswegen auch stets auf die Umstände des Einzelfalles Bedacht zu nehmen ist (vgl. erneut VwGH Ra 2015/07/0175).

Bei den dabei anzustellenden Sachlichkeitsüberlegungen gilt es darauf Bedacht zu nehmen, ob das Vorhaben in technischer und betrieblicher Hinsicht für sich bestehen kann bzw. ob das Vorhaben für sich allein „verkehrswirksam“ ist (vgl. etwa in Zusammenhang mit der Stückelung eines Straßenbauvorhabens VwGH 25.11.2008, 2008/06/0026, oder eines Eisenbahnprojektes VwGH 25.8.2010, 2007/03/0027). Ein funktioneller Zusammenhang zwischen den betroffenen

Vorhaben wird etwa dann angenommen, wenn ein einheitlicher Betriebszweck vorliegt oder die Verwirklichung des einen Vorhabensteils die Verwirklichung des anderen erfordert (vgl. dazu die in VwGH 8.10.2020, Ra 2018/07/0447, genannten Beispiele). Hingegen bildet ein für sich nicht UVP-pflichtiges Vorhaben dann keine Einheit mit einem anderen Projekt, wenn es (auch) einen mit jenem nicht zusammenhängenden Zweck verfolgt und keinen engeren Zusammenhang mit jenem aufweist, als er bei bloßen, nicht UVP-pflichtigen Vorarbeiten zu sehen ist (vgl. nochmals VwGH Ra 2018/07/0447, mwN).

13 Der weite Vorhabensbegriff des § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 ist vor dem Hintergrund zu sehen, dass die Verkleinerung eines UVP-pflichtigen Vorhabens mit dem Ziel, mit dem Vorhaben in einem sachlichen und räumlichen Zusammenhang stehende Vorhabensteile vorweg realisieren zu können, verhindert werden soll. In gleicher Weise sollen Vorhabensteile nicht durch Einschränkung des Antrags der UVP entzogen werden, um sie später ohne Anwendung des UVP-Regimes umsetzen zu können (vgl. Lampert, UVP-G [2020] § 2 Rz. 27).

14 Der dafür unter anderem notwendige funktionelle (sachliche) Zusammenhang zwischen den betroffenen Vorhaben ist nach der dargestellten Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes etwa bei Vorliegen eines einheitlichen Betriebszwecks gegeben. Ein solcher wurde etwa im Fall eines Hotels mit Wassererlebniswelt und einen Themenpark/Kinderwelt unter anderem auf Grund von Synergieeffekten, einem wirtschaftlichen Gesamtkonzept und einheitlicher Vermarktung angenommen (vgl. VwGH 7.9.2004, 2003/05/0218 und 0219). Im Fall einer Schigebietserweiterung und der Zurechnung von Maßnahmen, die dem Lawinenschutz dienen, wurde der funktionelle Zusammenhang nicht nur mit dem gemeinsamen Betriebszweck begründet, sondern auch damit, dass die Verwirklichung des einen Vorhabensteils die Verwirklichung des anderen erfordert (vgl. VwGH 17.12.2014, Ro 2014/03/0066).

15 Die hier vorzunehmende Beurteilung (siehe oben Rn. 12) hat in Form einer Gesamtbetrachtung zu erfolgen, wobei eine entsprechende Verdichtung der Indizienlage vorliegen muss, um von einem - für die Annahme eines einheitlichen Vorhabens notwendigen - funktionellen (sachlichen) Zusammenhang ausgehen zu können (vgl. Schmelz/Schwarzer, UVP-G [2011] § 2 Rz. 31).“

3.3.9. Auch hat der Verwaltungsgerichtshof bereits erwogen, dass hinter dem Begriff des „Vorhabens” nach § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 und seinem in der Rechtsprechung geprägten Verständnis das Ziel steht, die Umgehung der UVP durch Aufteilung eines Gesamtvorhabens auf einzelne Teile zu verhindern. Unsachliche Dispositionen auf Projektwerberseite sollen nicht eine Flucht aus der UVP ermöglichen (vgl. zum Ganzen VwGH 28.04.2016, Ra 2015/07/0175, Rn. 23).

IdZ hat der Verwaltungsgerichtshof überdies bereits festgehalten, dass die Feststellung (oder Verneinung) einer Absicht der Umgehung der UVP-Pflicht, der Beweiswürdigung der Verwaltungsbehörde bzw. des Verwaltungsgerichts obliegt, sohin Tatsachenfrage ist (vgl. VwGH 20.03.2025, Ra 2024/04/0441 ua., Rn. 13, mwN).

3.3.10. Von einer „Änderung" eines (bestehenden) Vorhabens, wobei es nicht darauf ankommt, ob die Maßnahmen (insb. dessen Anlagen und Eingriffe in Natur und Umwelt) eines bestehenden Vorhabens über eine (Erst-)Genehmigung nach dem UVP-G 2000 verfügen, ist dann zu sprechen, wenn beide die Maßnahmen beider Vorhaben im Falle einer (fiktiv angenommenen) Neuplanung als ein Vorhaben iSd § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 anzusehen wären (vgl. dazu, wenn auch zu einem Feststellungsverfahren, VwGH 20.03.2025, Ra 2023/04/0063, Rn. 17 mit Hinweis auch auf die Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofs; zum Begriff der „Änderung" nach § 3a UVP-G 2000 auch *Schmelz/Schwarzer*, aaO, § 3a, Rn. 20 mwH ua. auf die Entscheidung VwGH 23.05.2001, 99/06/0164).

3.3.11. Betreffend ein „Vorhaben einer Hochleistungsstrecke" nach § 23b UVP-G 2000 – und davon ging das erkennende Gericht aus (sh. oben IV.3.2.1) – war außerdem noch zu berücksichtigen, dass das UVP-G 2000 besondere, von der Anwendung des Vorhabensbegriffs nach § 2 Abs. 2 leg. cit. insb. für Vorhaben nach dem 2. Abschnitt des UVP-G 2000, abweichende, Vorschriften enthält (vgl. dazu *Schmelz/Schwarzer*, aaO, § 23b, Rn. 39).

Zur möglichen Änderung eines bestehenden Vorhabens durch das gegenständliche Vorhaben bzw. zu einer möglichen sonstigen Umgehung der UVP

3.3.12. Soweit beschwerdeführende Parteien nun behaupteten, dass es sich beim Vorhaben um die – sodann wohl gemeint Änderung – weiterer bestehender Eisenbahninfrastruktur handle, insb. des bestehenden (und in Betrieb befindlichen) „Lainzer Tunnels" ist zu sagen, dass aus dem diesbezüglichen Vorbringen nicht im Ansatz ersichtlich war, dass die von den beschwerdeführenden Parteien genannten (bestehenden) Maßnahmen im Lichte der oben wiedergegebenen Leitlinien der Rechtsprechung im sachlichen Zusammenhang mit dem bestehenden Vorhaben stünden: Weder war erkennbar, dass das gegenständliche Vorhaben nicht für sich als „verkehrswirksam" anzusehen wäre, noch, dass es nicht ohne die Eisenbahninfrastruktur „Lainzer Tunnel" verwirklicht werden könnte. Auch lagen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass es sich – schon, weil für das gegenständliche Vorhaben auch eine UVP, wenngleich im vereinfachten Verfahren durchzuführen war (sh. dazu IV.3.4.1.1.) – um eine unsachliche Aufteilung von Vorhaben handelte.

Das BVwG sah sich angesichts der Parteienvorbringen auch nicht veranlasst, idZ weitere Ermittlungstätigkeiten zu setzen oder weitere oder anderslautende Sachverhaltsfeststellungen zu treffen.

3.3.13. Nach den oben unter II.2.2. getroffenen Sachverhaltsfeststellungen war auch sonst nicht davon auszugehen, dass die PW beabsichtigt, durch die Nichtaufnahme bestimmter

Maßnahmen (einschließlich Anlagen und sonstiger Eingriffe in die Natur bzw. Umwelt) die UVP für diese Maßnahmen zu umgehen; dies betraf va. bestimmte mögliche, in die Beschreibung des Vorhabens – insb. auch nicht nach den Änderungen im Verfahren vor dem BVwG – erkennbar nicht aufgenommene Maßnahmen der Errichtung und des Betriebs ua. von Infrastruktur etwa für den Betrieb des Lebensmittelhandels, der Ausübung des öffentlichen Sicherheitsdiensts (dh. Räumlichkeiten für eine Polizeieinspektion) unter der zu errichtenden Hochtrasse im Bereich der neuen Station „Hietzinger Hauptstraße".

Auch die „Kontextmaßnahmen" der Stadt Wien waren nicht als Maßnahmen des ggst. Vorhabens anzusehen (dazu oben II.2.3.).

Ebenso ergab sich nicht, dass die PW beabsichtigt, die UVP für die – in Wahrheit beabsichtigte – UVP für einen Fußgängerweg bzw. einen Radweg zu umgehen (so legte die PW in für das BVwG nicht unglaubwürdig erscheinender Art und Weise klar dar, dass eine solche Beschreibung versehentlich in eine Fassung des vorgelegten, und angesichts von Vorhabensänderungen mehrfach modifzierten, § 31a-Gutachtens gelangt sei).

Zur (allfälligen) Mitanwendung des Wr BSchG

3.3.14. Zum Einwand der bP4. das BVwG wäre – insb. in Ansehung des Spruchs des Bescheid 2 – gar nicht zuständig gewesen, das Wr BSchG (mit-)anzuwenden, war zu erwägen:

3.3.15. Die UVP-Genehmigung umfasst – was auch für nach § 24 Abs. 1 und 3 UVP-G 2000 zu gelten haben wird – immer alle Genehmigungen nach Materienvorschriften, die ohne UVP-Genehmigungsverfahren zu erteilen wären. Wird eine Vorschrift oder ein Gesetz zu Unrecht nicht angewendet, so belastet dies zwar die Entscheidung mit Rechtswidrigkeit, die Gültigkeit des Bescheids schließt dennoch die fehlende Norm mit ein (vgl. *Schmelz/Schwarzer*, aaO, § 5, Rn. 21 unter Hinweis auf eine gegenteilige Ansicht vertretendes Schrifttum, wobei die Autoren auch besonders hervorheben, dass seit der Novellierung des UVP-G 2000 durch BGBl. I Nr. 89/2000 kein Erfordernis mehr besteht, im Genehmigungsantrag alle nach Bundes- und Landesvorschriften mitanzuwendenden materiellen Genehmigungsbestimmungen zu benennen; sh. *dieselben* auch aaO, § 17, Rn. 68 f).

3.3.16. Für die Anwendung des Wr BSchG – soweit Maßnahmen des Vorhabens davon, also va. der Entfernungsbeschränkung für bestimmte Bäume, überhaupt betroffen waren, war die belangte Behörde 2 zuständig (sh dazu oben IV.3.2.3. wie auch unten IV.3.4.7.).

3.3.17. Das Vorgesagte im Auge behaltend zeigte sich für den erkennenden Senat ferner aus der Gestaltung des Spruchs der des Bescheid 2 – und dies auch bei Zusammenschau mit der

Begründung dieses Bescheids – entgegen der Behauptung der bP4 nicht, dass das BVwG für eine allfällige – sodann in der Genehmigungsversagung oder der Genehmigungserteilung (allenfalls unter der Vorschreibung von Nebenbestimmungen) führenden – Mitanwendung des Wr BSchG – nicht zuständig gewesen wäre.

3.3.18. Das BVwG hatte sohin hinsichtlich jener Maßnahmen des Vorhabens, auf welche das Wr BSchG grundsätzlich zur Anwendung gelangt, zu beurteilen, ob eine entsprechende Genehmigung erteilt werden kann (oder dem Vorhaben die Genehmigung zu versagen ist) und allenfalls unmittelbar dazugehörige Vorschreibungen zu setzen.

Zu den Auswirkung von Änderungen der verfahrenseinleitenden Anträge im Verfahren vor dem BVwG

3.3.19. Im Verfahren vor dem BVwG änderte die PW die verfahrenseinleitenden Anträge mehrfach ab (sh. dazu oben II.1.3.34., insb. die Vorhabensänderung 2, II.1.3.54.; II.1.3.91.).

3.3.20. Soweit beschwerdeführende Parteien die Unzulässigkeit dieser Modifikation(en) im verwaltungsgerichtlichen Verfahren ins Treffen führten war Folgendes zu erwägen:

3.3.20.1. In seiner Entscheidung vom 08.02.2024, Ra 2023/07/0055, sprach der Verwaltungsgerichtshof iZm der Modifikation von verfahrenseinleitenden Anträgen unter Hinweis auf rezente Vorjudikatur Folgendes Wesentliches aus:

„16 Nach der gemäß § 17 VwGVG von den Verwaltungsgerichten anzuwendenden Bestimmung des § 13 Abs. 8 AVG kann der verfahrenseinleitende Antrag in jeder Lage des Verfahrens geändert werden; durch die Antragsänderung darf die Sache ihrem Wesen nach nicht geändert und die sachliche und örtliche Zuständigkeit nicht berührt werden. Liegt hingegen eine wesentliche Änderung des verfahrenseinleitenden Antrages vor, so ist dies als Zurückziehung des ursprünglichen Antrages und Stellung eines neuen Anbringens zu qualifizieren. Wo die Grenze zwischen wesentlichen und unwesentlichen Änderungen verläuft, ist letztlich eine Wertungsfrage. Abgesehen von dem im Gesetz ausdrücklich genannten Fall einer dadurch bewirkten Änderung der Zuständigkeiten stellt die Rechtsprechung darauf ab, dass dadurch das Vorhaben in einer für andere Beteiligte nachteiligen Weise oder so geändert wird, dass zusätzliche und neue Gefährdungen entstehen. So gilt etwa für den Bereich des Betriebsanlagenrechts, dass Änderungen des Projektes im Zuge des Genehmigungsverfahrens, die nicht geeignet sind, gegenüber dem ursprünglichen Projekt neue oder größere Gefährdungen, Belästigungen usw. im Sinn des § 74 Abs. 2 GewO 1994 herbeizuführen, als gemäß § 13 Abs. 8 AVG nicht wesentliche Antragsänderung zulässig sind. Im Hinblick auf diese Gesetzesbestimmung sind somit Projektänderungen auch im Beschwerdeverfahren in dem Umfang zulässig, als nicht der Prozessgegenstand, der den Inhalt des Spruches des verwaltungsbehördlichen Bescheides dargestellt hat, ausgewechselt wird (vgl. VwGH 29.7.2022, Ro 2020/07/0003, mwN).

17 Im Mehrparteienverfahren darf die Änderung keine zusätzlichen subjektiven Rechte mitbeteiligter Parteien berühren und darüber hinaus auch bisher geltend gemachte Rechte nicht anders tangieren (vgl. VwGH 5.10.2023, Ra 2022/04/0012 bis 0013, mwN oder in diesem Sinne auch VwGH 29.3.2007, 2006/07/0108, mwN).

[...]

28 Die Wesensänderung durch die Verlegung des Grabens ergibt sich aber auch aus den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften.

29 Die „Sache“ des behördlichen Verfahrens wird nämlich, weil sie durch die jeweils zur Anwendung kommende Verwaltungsvorschrift bestimmt wird, jedenfalls durch Antragsänderungen verlassen, welche die Anwendbarkeit einer anderen Norm zur Folge haben (vgl. VwGH 16.2.2017, Ra 2016/05/0026, mwN).”

3.3.20.2. Insb. betreffend die Vorhabensänderung 2, mit Modifikationen bei den Haltestellen wie etwa dem Einbau von Photovoltaik, hat das BVwG geprüft, ob dadurch eine wesentliche Antragsänderung vorlag.

3.3.20.3. Nach den getroffenen Feststellungen war jedoch davon auszugehen, dass es zu keiner als wesentliche anzusehenden – und damit unzulässigen – Modifikation der verfahrenseinleitenden Anträge im Verfahren vor dem BVwG kam (sh. dazu insbesondere oben unter II.3.3.2. und II.3.3.3.): Vor allem wurden keine zusätzlichen subjektiven Rechte von Parteien berührt und darüber hinaus auch bisher geltend gemachte Rechte nicht anders – jedenfalls nicht in einer mehr nachteiligen Art und Weise – tangiert. Weiters führten die Antragsänderungen auch nicht dazu, dass eine oder mehrere andere Normen anzuwenden gewesen wären.

3.3.20.4. Auch sonst war nach Auffassung des erkennenden Senats nicht darauf zu schließen, dass die Änderungen – ihrem Umfang nach – als so umfassend zu sehen gewesen wären, dass von einem „aliud” iS obiger Rechtsprechung auszugehen gewesen wäre: Vielmehr handelte es sich nur um – wenn man diese der Dimension des Gesamtprojekts (einschließlich der projektierten Vermeidungs-, Verminderungs- oder Ausgleichsmaßnahmen) gegenüberstellt – geringfügige bauliche Änderungen (zB das zusätzliche Vorsehen von Photovoltaik-Flächen, einer Holzverkleidung, in einer gewissen Art und Weise anders projektierten landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen oder eben die Aufgabe der Verwirklichung eines Parkstreifens für Kfz).

3.3.20.5. Ebenso war zu den weiteren Modifikationen der Anträge 1 und 2 im Verfahren vor dem BVwG nicht zu erkennen, dass diese als iSd § 13 Abs. 8 AVG „wesentliche“ – und damit jedenfalls im verwaltungsgerichtlichen Verfahren unzulässige – Änderungen zu qualifizieren gewesen wären.

Zum Charakter des Verfahrens als Projektgenehmigungsverfahren

3.3.21. Ansonsten war immer im Auge zu behalten, dass zunächst nur das Vorhaben wie von der PW beschreiben und dargestellt, eben allenfalls in wie in den Vorabsätzen erwogen, abgeänderter Form, zur Genehmigung beantragt war (vgl. dazu etwa VwGH 21.10.2014, 2012/03/0112, Pkt. 5.3.). Erst wenn es sich ergeben sollte, dass das Vorhaben nicht die Voraussetzungen für die Erteilung einer Genehmigung (also insb. der Sachverhalt einer Genehmigungsvoraussetzung entgegensteht) erfüllt, so wäre (bzw. war auch) zu prüfen, ob nicht durch die Vorschreibung von Nebenbestimmungen – nach § 24f Abs. 3 UVP-G 2000 sogar bis hin zu projektmodifizierenden Vorschreibungen – die Genehmigungsfähigkeit erlangt werden kann.

3.3.22. Aus diesem Grund waren die Anträge und Forderungen beschwerdeführenden Parteien, die – wie etwa die Beschränkung von Güterzugsfahrten in der Nacht – grundsätzlich auf eine Projektmodifikation hinausliefen, aus rechtlicher Sicht als unbeachtlich zu sehen. Es waren jedenfalls dazu keine Sachverhaltsermittlungen vorzunehmen oder Feststellungen zu treffen.

3.3.23. All das zuvor Ausgeführte im Blick behaltend war hinsichtlich der Begründetheit der Beschwerden hinsichtlich der Einhaltung der Genehmigungsvoraussetzungen Nachstehendes zu erwägen, wobei die relevanten Ausführungen in Beschwerden bzw. zu berücksichtigenden beschwerdeergänzenden Darlegungen der Parteien jeweils bei den einzelnen Voraussetzungen behandelt wurden:

3.4. Zur Erfüllung der Genehmigungsvoraussetzungen nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften und dem UVP-G 2000:

3.4.1. Vorweg: Zur Ermittlung des maßgeblichen Sachverhalts:

Zur anzuwendenden Verfahrensart

3.4.1.1. Soweit beschwerdeführende Parteien vorbringen, dass angesichts der vorhabensgegenständlichen Gleiszulegung die rechtsrichtige Art des Verfahrens das „ordentliche“, und nicht das „vereinfachte Verfahren“ wäre, war zu erwägen:

a) Die UVP wäre im – „ordentlichen“ – Verfahren durchzuführen gewesen, wenn man das Vorhaben (i.) nicht als bloße Ausbaumaßnahme auf einer bestehenden Eisenbahn und als entweder (ii.) einen „Neubau“ einer (oder mehrerer) „Eisenbahn-Fernverkehrsstreck(en)“ oder einer (oder mehrerer) sonstiger Eisenbahnstreck(en), wobei jeweils auch von Teilabschnitten solcher Strecken, sofern auf einer durchgehenden Länge von mindestens

10 km, oder (iii.) eine Änderung einer oder mehrerer Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km, sofern die Mitte des äußersten Gleises der geänderten Trassen von der Mitte des äußersten Gleises der bestehenden Trasse mehr als 100 m entfernt ist, anzusehen gehabt hätte.

b) Da, wie oben unter IV.3.3. bereits erwogen, außerhalb von den Projektunterlagen verbal beschriebenen und planlich dargestellten Vorhabens (zusammengefasst auf das Wesentliche oben unter II.2.) nicht als in einem „sachlichem Zusammenhang“ (iSd § 2 Abs. 2 UVP-G 2000) mit dem Vorhaben stehend anzusehen waren, war vom erkennenden Senat zu schlussfolgern, dass die UVP im vereinfachten Verfahren nach dem 3. Abschnitt leg. cit. durchzuführen war. Insb. war für das BVwG nicht ersichtlich, warum die va. von den bP2 und bP3 iZm der Verfahrensart ins Treffen geführte Zulegung eines zweiten Gleises über eine bestimmte Länge (insb. über 10 km) zu einem anderslautenden Ergebnis hätte führen sollen. Vielmehr ergab sich, was die belangte Behörde 1 zu Recht unter Pkt. II.1.2. der Begründung ihres Bescheids erwog, eben die Erforderlichkeit für eine UVP – im vereinfachten Verfahren – nach § 23 Abs. 2 Z 1 UVP-G 2000.

c) Nur der Vollständigkeit halber war an dieser Stelle auch festzuhalten, und blieb dies auch unbestritten (bzw. wurde es von der bP10 nur unsubstantiiert bestritten), dass es sich – und hier waren va. die Ausführungen im Bescheid 1 zutreffend – bei der bestehenden Infrastruktur um eine „Fernverkehrsstrecke“ handelt (sh. dazu oben II.1.1.8.b).

Zur Prüfung von Alternativen zu den Maßnahmen des Vorhabens

3.4.1.2. In mehreren Beschwerden oder – soweit überhaupt noch angesichts des fallbezogen durch nach § 40 Abs. 5 UVP-G 2000 gesetzten Fristen innerprozessualen Neuerungsverbots – beschwerdeergänzenden Ausführungen wurden alternative Ausführungen oder zusätzliche oder ergänzende Maßnahmen „gefordert“ oder „beantragt“ (dazu oben insb. II.1.1.14.; II.1.3.11.; II.1.3.15.).

3.4.1.3. a) Dazu war zunächst zu erwägen, dass – in Übereinstimmung mit den Vorgaben der UVP-RL – aus § 6 Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 die Verpflichtung folgt, in der UVE geprüfte Alternativvarianten („realistische Lösungsmöglichkeiten“) darzustellen (vgl. VwGH 01.08.2025, Ra 2024/04/0401, Rn. 32). Darzustellen sind nach der genannten Vorschrift auch die Nullvariante – also das Unterbleiben des Vorhabens – sowie die Angabe der wesentlichen Auswahlgründe sowie Angaben zum Vergleich der für die Auswahl der eingereichten Variante maßgeblichen Umweltauswirkungen (vgl. dazu VwGH 06.05.2021, Ra 2019/03/0040, Rn. 41, mwN).

b) Es trifft auch zu, dass gemäß § 1 Abs. 1 Z 4 UVP-G 2000 im Fall der Möglichkeit einer Enteignung – wie dies auch gegenständlich der Fall war – die von der projektwerbenden Partei geprüften Standort- oder Trassenvarianten darzustellen sind. Der Verwaltungsgerichtshof hat jedoch bereits klargestellt, dass § 1 Abs. 2 Z 3 und Z 4 UVP-G 2000 eine bloß „programmatische“ Bestimmung darstellt, die die Aufgaben der Umweltverträglichkeitsprüfung festlegt und als Interpretationshilfe dient. § 1 Abs. 1 Z 3 und Z 4 oder § 6 Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 verlangen ebenso wie Art. 5 Abs. 1 lit. d iVm Anhang IV Z 2 UVP-RL nur Angaben über die vom Projektwerber geprüften Standort- oder Trassenvarianten (nach dem UVP-G 2000) bzw. Lösungsmöglichkeiten (nach der UVP-RL). Einer Auslegung dahin, dass auch alternative Bauausführungen zu prüfen sind, steht der klare Wortlaut sowohl des UVP-G 2000 als auch der UVP-RL entgegen (vgl. zu alldem VwGH 24.5.2022, Ra 2021/03/0167 bis 0276, Rnrn. 70 und 71, mwN).

Die Darlegung der Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens bei der Prüfung der Nullvariante – bzw. auch der anderen geprüften (dazustellenden) Varianten – dient nicht der Prüfung der Notwendigkeit (also der „Bedarf“ am Vorhaben) oder Sinnhaftigkeit des Vorhabens, sondern es stellt sich die Frage, ob auf ein Projekt gänzlich verzichtet werden muss, vielmehr im Rahmen einer nach den anzuwendenden materiengesetzlichen Bestimmungen vorgesehenen Interessenabwägung (vgl. dazu neuerlich VwGH Ra 2019/03/0040, Rn. 41, mwN).

Aus diesem Grund war es – angesichts des Vorbringens der bP2 und der bP3, etwa irrelevant, ob das Vorhaben „auch“ dem Güterverkehr diene. Ebenso, wie es wiederum die bP6 ins Treffen führte, ob bzw. inwieweit das Vorhaben nach dem Betriebsprogramm Vorstellungen oder Wünschen Dritter (wie etwa der Stadt Wien) oder etwa dem STEP 2025 „entsprach“.

Gegenstand des vorliegenden Verfahrens war letztlich jedoch nur das von der PW eingereichte Vorhaben, nicht etwa eine andere als die beantragte Trassenführung. Alternativprojekte oder alternative Trassenführungen sind vom Verwaltungsgericht nicht zu prüfen (vgl. dazu neuerlich VwGH Ra 2024/04/0401, Rn. 34, mwN).

Aus dem UVP-G 2000 ergibt sich überdies keine gesetzliche Verpflichtung zur Wahl der im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit optimalen Trassenvariante (vgl. VwGH 24.05.2022, Ra 2021/03/0167 ua., Rn. 72, mwN).

3.4.1.4. Gegenständlich hat die PW in der UVE aus Sicht des erkennenden Senats eine entsprechende, einschließlich va. mit Informationen zu Auswirkungen auch auf die Umwelt

versehene, Darstellung aufgenommen (oben II.1.1.1.). Es war deshalb auch nicht angezeigt, allenfalls eine Nachbesserung dieser Darstellung zu verlangen.

Darüber hinaus waren jedoch, aufgrund des UVP-G 2000, weder zu den in der UVE genannten Varianten (Alternativen) noch zu von beschwerdeführenden Parteien vorgeschlagenen Varianten, Ermittlungen und Sachverhalts

3.4.1.5. Darüber hinaus waren – so erforderlich – nach den (mit-)anzuwendenden materiengesetzlichen Vorschriften erforderliche Abwägungen bestimmter gegenläufiger Interessen vorzunehmen (sh. dazu unten iZm der Genehmigungsentscheidung für die Trasse nach dem HLG [auch unter Anwendung der FFH-RL] unter IV.3.4.2., betreffend die Entscheidung über die Genehmigung der als „Eisenbahnanlage“ anzusehenden Maßnahmen des Vorhabens unter IV.3.4.3. sowie hinsichtlich der vorhabensimmanenten Entfernung bestimmter Bäume unter IV.3.4.7.).

3.4.1.6. An dieser Stelle sei aber auch festgehalten, dass hinsichtlich der – gegenständlich in Mitanwendung des HLG erteilten – Trassengenehmigung keine Alternativenprüfung durchzuführen war (vgl. idZ VwGH Rn. 72 mit Hinweis auf die Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofs).

Dabei traf auch die (so jedoch zu verstehende) Behauptung beschwerdeführender Parteien, etwa der bP2 und der bP3, nicht zu, wonach das UVP-G 2000 selbst normiere, dass das Vorhaben „im öffentlichen Interesse“ stehe. Vielmehr spielt das öffentliche (nur) eine Rolle bei einer Abwägung nach § 24f Abs. 4 leg. cit.; also bei der Frage, ob trotz bestimmter Auswirkungen auf die nach § 1 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 zu beachtender Schutzgüter von einer als „schwerwiegend“ zu qualifizierenden Umweltbelastung auszugehen wäre (sh. dazu auch unten IV.3.4.8.).

Zur Ermittlung des Sachverhalts im Übrigen

3.4.1.7. Soweit beschwerdeführende Parteien ins Treffen führten, die Bescheide 1 oder 2 seien schon wegen des Umfangs an mangelhaften Ermittlungen aufzuheben und es wäre neuerlich ein verwaltungsbehördliches Verfahren durchzuführen war zunächst folgende Rechtsprechung, insb. zu den §§ 6 und 24d UVP-G 2000 sowie den Vorgaben für die Genehmigungserteilung oder -versagung in § 24f Abs. 1, 3 und 4 UVP-G 2000, in Erinnerung zu rufen:

a) Bei einem Verfahren wie dem ggst. handelte es sich, wie oben unter IV.3.3.21. bereits dargelegt, um ein Projektgenehmigungsverfahren. Ausgangspunkt für die Beurteilung der

Genehmigungsfähigkeit eines solcherart eingereichten Vorhabens ist zwar – neben den für die Genehmigung des Vorhabens sonst notwendigen Unterlagen – (primär) die von der projektwerbenden Partei beizubringende UVE. Allerdings sind bei der Entscheidung über die Genehmigung oder Versagung – wie sich aus § 17 Abs 4 UVP-G 2000 ergibt – die Ergebnisse der UVP (insb. die UVE, die zusammenfassende Bewertung und Stellungnahmen) zu berücksichtigen. Die Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens darf allerdings nicht nur ausschließlich auf Grundlage der UVE und der sonstigen vom Projektwerber beizubringenden Unterlagen beurteilt werden (vgl., wenn auch zum 2. Abschnitt des UVP-G 2000 aber auf den 3. Abschnitt übertragbar, zum Ganzen neuerlich die Entscheidung VwGH 21.10.2014, 2012/03/0112, Pkt. 5.3.).

b) Die auf entsprechendem fachlichem Niveau abzugebende UVE bildet neben der – jedenfalls in einem „vereinfacht“ zu führenden Genehmigungsverfahren wie dem ggst. – zusammenfassenden Bewertung eine der beiden „Säulen“ der UVP. Ihr sich an Art. 5 und Anhang IV der UVP-RL orientierender Inhalt muss geeignet sein, im weiteren Genehmigungsverfahren berücksichtigt zu werden (vgl. zu alldem aus der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs etwa VwGH 20.12.2016, Ro 2014/03/0035, insb. Rn. 66).

c) Nach § 6 Abs. 1 UVP-G 2000 ist die voraussichtlich beeinträchtigte Umwelt durch eine Erhebung und Darstellung der derzeitigen Umweltsituation jeweils im Untersuchungsraum geordnet nach Schutzgütern, also der Ist-Zustand – als Grundlage für die Beurteilung der Auswirkungen eines Vorhabens – darzustellen. Sofern dies erforderlich ist, ist es (auch) zulässig, die Angaben in der UVE während des UVP-Verfahrens zu ergänzen. Die in der UVE enthaltenen Daten, allenfalls ergänzt durch erforderliche zusätzliche Erhebungen während des UVP-Verfahrens, sind grundsätzlich dann ausreichend, wenn eine Beurteilung des Vorhabens auf seine Umweltverträglichkeit möglich ist (vgl. zu alldem aus der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs etwa VwGH 25.01.2021, Ra 2018/04/0179, Rn. 40, mwN; auch VwGH 24.05.2016, 2013/07/0147, Rnrn. 37 f, wonach die zu erwartenden wesentlichen positiven und negativen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umweltsituation und Maßnahmen zu beschreiben sind, mit denen wesentliche nachteilige Auswirkungen eingeschränkt oder ausgeglichen werden könnten und der Untersuchungsraum dabei nach fachspezifischen Erfordernissen so abzugrenzen ist, dass diese Erhebungen, Darstellungen und Beschreibungen umfassend darin durchgeführt werden können; so diese Abgrenzung im Hinblick auf den durch das Vorhaben induzierten Verkehr nur soweit zu erfolgen, wie Immissionen dem Vorhaben noch zuordenbar sind).

Im Lichte dessen hat der Verwaltungsgerichtshof etwa ausgesprochen, dass betreffend die Ermittlung des Sachverhalts betreffend den Ist-Zustand hinsichtlich des Schutzguts „Biologische Vielfalt“ iZm der Frage des Referenzzeitpunktes zur Beurteilung des Zustands einer lokalen Population - festgehalten, dass es keinen Anhaltspunkt dafür gibt, als Referenzzeitpunkt für die Ermittlung des Zustandes einer Population auf einen anderen Zustand als den Ist-Zustand im Zeitpunkt der Einreichung des Projektes abzustellen. Ebenso hat er vor dem Hintergrund der oben angeführten Rechtsprechungslinien festgehalten, dass konkrete Vorgaben hinsichtlich des Umfangs der in räumlicher Hinsicht durchzuführenden Erhebungen - etwa dahingehend, dass eine Darstellung des Ist-Zustandes bzw. eine dafür erstellte Kartierung eine vollständige Erhebung in allen betroffenen Teilgebieten voraussetzt (vgl. zum Ganzen VwGH 15.10.2020, Ro 2019/04/0021 ua., Rnrn. 388 und 390, mwN).

d) Jedenfalls hat sich die UVP räumlich auf den gesamten Einwirkungsbereich des Vorhabens zu erstrecken. Nur so wird dem Zweck der UVP, unmittelbare und mittelbare Auswirkungen eines Projekts/Vorhabens auf die näher bezeichneten Schutzgüter (iSd Art. 3 UVP-RL bzw. § 1 UVP-G 2000) zu erfassen, ausreichend Rechnung getragen (vgl. zu alldem VwGH 06.03.2019, Ro 2018/03/0031 ua., Rn. 27).

e) Soweit zur (erforderlichen) Feststellung von Sachverhalt die Einholung von Sachverständigenbeweis, also die Mitwirkung eines Sachverständigen an der Sachverhaltsermittlung, erforderlich war übersah das BVwG nicht, dass es zu diesem Zweck ausreichend sein kann in Bezug auf von Parteien vorgelegten Gutachten und sachverständigen Stellungnahmen diese von amtlichen (bzw. nichtamtlichen) Sachverständigen erforderlichenfalls einer Plausibilitätsprüfung unterziehen zu lassen (vgl. etwa VwGH 14.11.2022, Ra 2019/04/0133, Rn. 27, mwN). Bei Vorliegen eines ausreichend schlüssigen Gutachtens besteht auch kein Anspruch auf die Einholung weiterer, ergänzender Gutachten (vgl. dazu etwa VwGH 24.10.2025, Ra 2025/09/0060, Rn. 10, mwN).

Auch die Erstattung von Privatsachverständigenbeweis (etwa einer fachlichen Stellungnahme zu einem von der belangten Behörde oder dem BVwG eingeholten Sachverständigengutachten) führt nicht zwingend dazu, dass ein weiteres Gutachten eingeholt werden muss. Ist vielmehr eine Partei durch Vorlage eines Privatgutachtens dem Gutachten des gerichtlich bestellten Sachverständigen oder des Amtssachverständigen auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten und liegen demzufolge einander in ihren Schlussfolgerungen widersprechende Gutachten vor, kann das Verwaltungsgericht seine Entscheidung auf eines der beiden Gutachten stützen. Es hat in diesem Fall im Rahmen der Beweiswürdigung darzulegen, aus welchen Gründen es einem der beiden – formal

gleichwertigen – Beweismittel den höheren Beweiswert zubilligt als dem anderen. Im Fall des Vorliegens mehrerer Gutachten, die voneinander abweichende Schlussfolgerungen enthalten, ist das Verwaltungsgericht somit gehalten, sich mit den unterschiedlichen Ergebnissen der Gutachten unter Prüfung der Schlüssigkeit beweiswürdigend auseinanderzusetzen. Nur wenn das Gericht dazu nicht in der Lage ist, kann es die von ihr bestellten Sachverständigen (hier waren dies die SV1 bis SV11) auffordern, sich mit den Aussagen des (anderen, insbesondere des Privat-) Sachverständigen – gegebenenfalls unter neuerlicher Gewährung von Parteiengehör – im Detail auseinanderzusetzen. Diesfalls kann die Sache (beispielsweise) erst dann iS des § 56 AVG (bzw. hier iVm den §§ 17 und 29 VwGVG) spruchreif sein, wenn die Behörde diese Sachverständigen dazu veranlasst hat, die gegen ihre Gutachten vorgetragene Kritik in jedem einzelnen Punkt in einer auch dem nicht fachkundigen Rechtsanwender einleuchtenden Weise zu widerlegen (oder sein Gutachten dementsprechend zu adaptieren) und sich damit in die Lage zu versetzen, die Einsichtigkeit der von der Behörde getroffenen Sachverhaltsfeststellungen in ebenso einleuchtender Weise detailliert darzustellen. Es ist jedoch vom Verwaltungsgericht nicht zwingend ein „Obergutachten“ einzuholen (vgl. zu alldem aus der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs etwa VwGH 21.12.2016, Ro 2014/10/0046, Rn. 26, mwN, sowie VwGH 18.09.2024, Ra 2024/18/0451, Rn. 13, mwN).

3.4.1.8. Diesen Überlegungen wurde bei der Prüfung – soweit angesichts gesetzter Fristen rechtzeitig erstatteter – sachverhaltsbezogener Äußerungen und von Beweisanboten der beschwerdeführenden Parteien Rechnung getragen.

Wesentlich war für den erkennenden Senat, ob im Ergebnis erkennbar war, dass die relevanten Tatsachen ob der Auswirkungen auf die Umwelt auf „entsprechendem“ fachlichem Niveau (bzw. fachgerecht) ermittelt wurden (sh. dazu insb. § 6 Abs. 2 UVP-G 2000 wie auch Erwägungsgrund 32 f der UVP-Änd-RL). Zu diesem Zweck wurde vielfach Sachverständigenbeweis aufgenommen um zu klären, ob die UVE (sowie die Beschreibungen aus den dazugehörigen Fachberichten) sowie auch die Anpassungen bzw. Ergänzungen derselben im Verfahren vor dem BVwG plausibel bzw. für sich genommen schlüssig und nachvollziehbar war.

Hinsichtlich des zu den Auswirkungen festzustellenden Sachverhalts übersah der erkennende Senat nicht, dass es darum ging zu ermitteln, mit welchen Auswirkungen „voraussichtlich“ zu rechnen war (§ 24f Abs. 1 letzter Satz UVP-G 2000); insb. brauchte kein „worst case“ ermittelt zu werden (vgl. – wie bereits oben iZm der Beweiswürdigung zum gewählten Modell für die Verkehrsprognose [Straße] erwähnt *Schmelz/Schwarzer*, aaO, § 17, Rn. 38).

3.4.1.9. Wie bereits zuvor festgehalten wurden aufbauend auf den Ermittlungsergebnissen, insb. auch inhaltlicher Ergänzungen der UVE, va. betreffend den Sachverhalt iZm den Auswirkungen auf das Schutzgut „Biologische Vielfalt“, oben unter Abschnitt II.3. Sachverhaltsfeststellungen zu den Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter nach § 1 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 getroffen; dies jedenfalls insoweit, als dies zur Beurteilung der in Behandlung zu nehmenden, strittigen Rechts- und Tatsachenfragen erforderlich war.

3.4.1.10. Den über die dargestellten Anforderungen an Ermittlungstätigkeiten hinausgehenden – auch zahlreich, insb. von beschwerdeführenden Parteien, gestellten – Anträgen auf weitere sachverständige (bzw. in der Folge zumindest sachverständig aus Plausibilität prüfen zu lassende) Ermittlungstätigkeiten brauchte hingegen nicht nachgekommen zu werden.

3.4.1.11. Soweit die bP4 weitere sachverständige Ermittlungstätigkeiten betreffend die Verkehrsuntersuchung auf der Schieneninfrastruktur beantragte war zu sagen, dass diesem Antrag nicht näherzutreten war. So lagen aus Sicht des BVwG ausreichende, auch sachverständige Ermittlungsergebnisse (des SV6) vor. Der Antrag wurde auch bloß laienhaft begründet. Auch wurde das – sofern überhaupt noch auf Tatsachenebene zu berücksichtigende – Tatsachenvorbringen betreffend den zu ermittelnden Sachverhaltskomplex von der bP4 durchgängig nicht auf gleicher fachlicher Ebene erstattet (wobei der erkennende Senat auch davon ausging, dass eine Fachkunde der bP4 im Bereich der „Abfallwirtschaft“ hier nicht als entsprechende Fachkunde im Bereich „Eisenbahnwesen“, insb. betreffend eine Plausibilitätsbeurteilung eines Betriebsprogramms [auch als Wirkfaktor anderen Auswirkungsbeurteilungen zugrunde zu legende Verkehrsprognose] nicht erkennbar war) (vgl. zum Ganzen, VHS3, S. 45 ff).

3.4.1.12. Ebenso nicht erforderlich war der von der bP4 iZm der Klärung des Sachverhalts zum Ausmaß der vom Vorhaben betroffenen Bäume bzw. dem sonstigen Bewuchs oder dem Artenschutz beantragte Lokalaugenschein (insb. oben II.1.3.100): So waren die örtlichen Verhältnisse durch entsprechende Projektunterlagen wie auch durch den Sachverständigenbeweis (zu diesem oben unter III.3.4.), wobei sich die SV9 auch selbst ein Bild von der Lage vor Ort machte (sh. dazu ua. die Ausführungen der SV9 zur Befunderhebung im SV-Gutachten 5), hinreichend klargestellt (vgl. dazu aus der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs etwa VwGH 24.09.2014, 2012/03/0003, Pkt. 5, mwN).

3.4.2. Zur Genehmigung der Trasse nach dem HLG:

Zur Alternativenprüfung und der Interessenabwägung nach der FFH-RL

3.4.2.1. In mehreren Beschwerden sowie beschwerdeergänzend wurde geltend gemachten, dass unionsrechtliche und nationale Vorschriften zum Artenschutz der Genehmigung des Vorhabens entgegenstehen würden. Strittig war auch, ob, jedoch auch inwieweit, die belangte Behörde 1 oder die belangte Behörde 2 für die Wahrnehmung der Vorgaben – insb. auch der in Umsetzung in nationales Recht angenommenen Bestimmungen – der FFH-RL zum Artenschutz (dazu insb. oben II.1.1.18.5.; II.1.2.8.2.; II.1.2.9.1., II.1.2.9.3., II.1.2.9.7. und II.1.2.9.8; II.1.3.19.3.; II.1.3.20.; II.13.22.).

3.4.2.2. Dazu war Folgendes voranzustellen:

a) Für die Sicherstellung des Trassenverlaufes einer Hochleistungsstrecke, die nicht durch Ausbaumaßnahmen – wie etwa Herstellung entsprechender Bahnkörper, Fahrleitungen, Sicherungsanlagen und sonstiger für den Bau und den Betrieb von und den Betrieb auf Hochleistungsstrecken notwendiger Eisenbahnanlagen – auf bestehenden Eisenbahnen eingerichtet werden kann, bedarf es gemäß § 3 Abs. 1 HLG einer Trassengenehmigung, die auf Antrag eines Eisenbahnunternehmens nach den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn sowie unter „Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen" e) und die Ergebnisse der Anhörung (nach § 4 leg. cit.) zu erteilen ist.

b) Nach Art. 12 Abs. 1 FFH-RL haben die Mitgliedstaaten die notwendigen Maßnahmen zu treffen, um ein strenges Schutzsystem für die in Anhang IV Buchstabe a) leg. cit. genannten Tierarten in deren natürlichen Verbreitungsgebieten einzuführen. Dieses Schutzsystem muss eine Reihe von Handlungen verbieten, wie etwa alle absichtlichen Formen des Fangs oder der Tötung von aus der Natur entnommenen Exemplaren der zuvor genannten Arten und jede Beschädigung oder Vernichtung der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten.

Sofern es keine anderweitige zufriedenstellende Lösung gibt und unter der Bedingung, dass die Populationen der betroffenen Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet trotz der Ausnahmeregelung ohne Beeinträchtigung in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen, können die Mitgliedstaaten von den Bestimmungen ua. des Art. 12 FFH-RL, im folgenden Sinne ua. im Interesse der Volksgesundheit und der öffentlichen Sicherheit oder aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art oder positiver Folgen für die Umwelt, abweichen.

c) Der ersichtlichen Rechtsprechung des EuGH – sowohl zu Art. 16 FFH-RL wie auch zur aus Sicht des BVwG gleichlautenden Vorschrift des Art. 9 VSch-RL – war zu entnehmen:

Die zufriedenstellende Lösung muss möglich und aus technischen und wissenschaftlichen Gründen durchführbar sein (vgl. zur VSch-RL folgende Entscheidungen: EuGH 08.07.1987, Rechtssache 247/87, *Kommission/Belgien*, Rn. 41; EuGH 12.12.1996, Rechtssache C-10/96, *LRBPO und AVES*, Rnrn. 19 und 21, wobei eine bloße Änderung von Einrichtungen und Gewohnheiten noch nicht gegen die Heranziehung einer Lösung spricht).

In jedem Fall ist die Vorschrift des Art. 16 FFH-RL – weil als Ausnahme konzipiert – eng auszulegen sein (vgl. zur VSch-RL das Urteil EuGH vom 17.03.2021, Rechtssache C-900/19, *One Voice und Ligue pour la protection des oiseaux*, Rn. 29).

Das mit der Ausnahme verfolgte Ziel – hier wären dies die Ziele des Vorhabens – muss durch eine anderweitige zufriedenstellende Lösung iS dieser Vorschrift „erreicht" werden können. Eine solche Ausnahme ist somit nur zulässig, wenn es an einer anderweitigen Maßnahme fehlt, mit der das verfolgte Ziel in zufriedenstellender Weise erreicht werden kann und die in der Richtlinie vorgesehenen Verbote beachtet werden (vgl. [zur FFH-RL:] EuGH 10.10.2019, Rechtssache C-647/17, *Luonnonsuojeluyhdistys Tapiola*, Rn. 47).

Die Ausnahme muss genau und angemessen begründet werden und dabei insbesondere auf die idZ relevanten technischen, rechtlichen und wissenschaftlichen Berichte verweisen (vgl. die bereits erwähnten Urteile des EuGH vom 10.10.2019, Rn. 50 und vom 17.03.2021, Rn. 30).

Zu berücksichtigen ist auch Art. 13 AEUV, wonach die Union und die Mitgliedstaaten bei der Festlegung und Durchführung der Politik der Union den Erfordernissen des Wohlergehens der Tiere in vollem Umfang Rechnung tragen müssen. Daraus folgt, dass die Frage, ob Alternativlösungen „zufriedenstellend" sind, anhand der sinnvollen Optionen und der besten verfügbaren Techniken zu beurteilen ist (vgl. zur VSch-RL: EuGH 17.03.2021, aaO, Rn. 39).

Die nationale Behörde (hier nun: das BVwG) muss nach der Rechtsprechung des EuGH „nachweisen", dass es insbesondere unter Berücksichtigung der besten einschlägigen wissenschaftlichen und technischen Erkenntnisse sowie der Umstände des konkreten Falls keine anderweitige zufriedenstellende Lösung gibt, um das verfolgte Ziel unter Beachtung der in der FFH-RL niedergelegten Verbote zu erreichen (vgl. EuGH 10.10.2019, a.a.O., Rn. 51; EuGH 17.03.2021, a.a.O., Rn. 29, von „Beweislast" sprechend). Umgelegt auf die nationale (Verfahrens-)Rechtslage bedeutet dies, dass auf entsprechenden Beweisergebnissen beruhende Tatsachenfeststellungen zu treffen sind.

Verschiedene Lösungen, die den Voraussetzungen der Ausnahmeregelung entsprechen (dort iZm Art. 9 Abs. 1 lit. c VSch-RL) sind miteinander zu vergleichen und diejenige zu bestimmen, die als im größten Maße zufriedenstellend erscheint (vgl. zur VSch-RL: EuGH 17.03.2021, aaO, Rn. 37).

In der Rechtssache *WWF Österreich u.a.*, C-601/22, schlug Generalanwältin *Capeta* dem Gerichtshof in ihren Schlussanträgen vom 18.01.2024 vor, die Frage, ob Art. 16 Abs. 1 der FFH-RL dahin gehend auszulegen, dass „anderweitige zufriedenstellende Lösungen" aufgrund der vorherrschenden topografischen, almwirtschaftlichen und betrieblichen Strukturen im Bundesland Tirol rein aufgrund tatsächlicher Durchführbarkeit oder auch anhand wirtschaftlicher Kriterien zu prüfen sind, wie folgt zu beantworten: Bei der Beurteilung, ob eine anderweitige zufriedenstellende Lösung zur Verfügung steht, können wirtschaftliche Kosten anderweitiger Maßnahmen berücksichtigt werden. Bei der Prüfung der Auswirkungen der wirtschaftlichen Kosten zur Verfügung stehender Maßnahmen müssen alle beteiligten Interessen gegeneinander abgewogen werden. Bei der Beurteilung des Einflusses wirtschaftlicher Faktoren im Fall der Schlussfolgerung, dass es keine anderweitige zufriedenstellende Lösung gibt, muss berücksichtigt werden, dass bestimmte Kosten und Anpassungen unvermeidlich sind, wenn die Ziele dieser Richtlinie erreicht werden sollen. Die Beurteilung ist aufgrund einer Einzelfallprüfung vorzunehmen, kann nicht auf allgemein und vorab festgelegte Kriterien gestützt werden und ist in den breiteren Kontext der Maßnahmen und Pläne eines Mitgliedstaats zu stellen, die einen strengen Schutz des Wolfs ermöglichen sollen.

Der EuGH hat in seinem Urteil zur im Vorabsatz erwähnten Rechtssache vom 11.07.2024 zur Frage, inwieweit eine Maßnahme – hier zum Schutz der Tierhaltung – dann nicht als zufriedenstellende Alternative anzusehen ist, wenn sie mit „besonders hohen Kosten" verbunden ist, erwogen: Nach Hinweis auf den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz – als allgemeinen Rechtsgrundsatz des Unionsrechts – befand der Gerichtshof, dass eine Abwägung sämtlicher betroffener Interessen und der zu berücksichtigenden Kriterien, wie etwa der ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Vor- und Nachteile, erforderlich sei, um die optimale Lösung zu ermitteln. Der EuGH wies auch auf Art. 2 Abs. 3 FFH-RL hin und betonte, dass die wirtschaftlichen Kosten einer technisch durchführbaren alternativen Maßnahme u.a. als eines der abzuwägenden Kriterien berücksichtigt werden dürfen, ohne jedoch „ausschlaggebenden Charakter" zu haben. Es kann nämlich nicht zugelassen werden, dass eine anderweitige zufriedenstellende Lösung von vornherein allein deshalb verworfen werden kann, weil die wirtschaftlichen Kosten ihrer Durchführung besonders hoch wären. Es hat eine Abwägung der wirtschaftlichen Kosten mit den ökologischen Kosten der jeweiligen

Maßnahme zu erfolgen (zB eine Entnahmemaßnahme gegenüber einer Herdenschutzmaßnahme) (vgl. insbesondere die Rnrn. 80, 82 und 84).

d) Der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs wiederum ließ sich Folgendes entnehmen:

Eine Alternative liegt nur vor, wenn sie eine im Wesentlichen vergleichbare Verwirklichung der mit dem Projekt angestrebten Ziele gewährleistet (vgl. dazu VwGH 23.06.2009, 2007/06/0257 [zu Art. 6 Abs. 4 FFH-RL]; zuletzt neuerlich VwGH 13.06.2024, Ra 2022/10/0119 bis 0121, insb. Rn. 29).

Auch hat der Verwaltungsgerichtshof in seinem Erkenntnis vom 16.12.2019, Ra 2018/03/0066 bis 0068, dort zum Salzburger Naturschutzrecht, außerdem In den Rnrn. 35 ff Folgendes ausgeführt:

35 Während die Vogelschutz-RL ein dem Schutz einer bestimmten Artengruppe dienendes Regelwerk darstellt, betrifft der Regelungsbereich der FFH-RL einen umfassenden Lebensraumschutz sowie den Schutz der wildlebenden Tier- und Pflanzenarten. Dementsprechend löst die FFH-RL die ältere Vogelschutz-RL nicht ab, sondern ergänzt diese (vgl. Pürgy, Natura 2000 (2005) 88 f, mwN). Zum Schutz der wildlebenden Tier- und Pflanzenarten sieht die FFH-RL ein strenges Schutzregime für die in Anhang IV a) genannten Tierarten vor. So enthält Art. 12 Abs. 1 leg. cit. (unter anderem) das Verbot aller absichtlichen Formen des Tötens von aus der Natur entnommenen Exemplaren dieser Arten. Ausnahmen von den in Art. 12 Abs.1 leg. cit. aufgezählten Verboten normiert Art. 16 Abs. 1 leg. cit., welcher es den Mitgliedstaaten erlaubt, aufgrund taxativ aufgezählter Gründe abweichende Bestimmungen zu erlassen, sofern es keine anderweitige zufriedenstellende Lösung gibt und unter der Bedingung, dass die Population der betroffenen Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet trotz der Ausnahmeregelung ohne Beeinträchtigung in einem günstigen Erhaltungszustand verweilt. So können etwa Ausnahmen vom Tötungsverbot gemäß Art. 12 Abs. 1 der FFH-RL der in Anhang IV a) gelisteten Arten aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art oder positiver Folgen für die Umwelt, vorgesehen werden (vgl. Art. 16 Abs. 1 lit. c FFH-RL).

36 Im Anhang IV der FFH-RL werden Raufußhühner (Tetraonidae) bzw. Vogelarten prinzipiell nicht genannt. Art. 12 Abs. 1 der FFH-RL, dessen Verbote sich auf jene in Anhang IV a) der FFH-RL aufgelisteten Arten beschränkt und Art. 16 Abs. 1 der FFH-RL, der dazu korrespondierend die Ausnahmebestimmungen normiert, finden daher auf Vögel (im gegenständlichen Fall Raufußhühner) keine Anwendung.

37 Demgegenüber normiert Art. 1 der Vogelschutz-RL einen umfassenden Schutz für sämtliche wildlebende Vogelarten, welche im Gebiet der Mitgliedstaaten heimisch sind. Darunter fallen auch die in Anhang I und Anhang II der RL genannten Raufußhühner. Neben den Bestimmungen über den Lebensraumschutz in den Art. 3 und 4 leg. cit. werden in Art. 5 leg. cit. der Vogelschutz-RL die von den Mitgliedstaaten zu erlassenden Maßnahmen zur Schaffung einer allgemeinen Regelung zum Schutz aller unter Art. 1 der Vogelschutz-RL fallenden Vogelarten aufgelistet. Unter anderem enthält Art. 5 leg. cit die Verbote des

absichtlichen Tötens, Fangens und Störens aller durch die Vogelschutzrichtlinie geschützten Vogelarten. Die Richtlinie sieht freilich auch Ausnahmen von den Verboten des Art. 5 leg. cit. vor. Abgesehen von den (hier nicht relevanten) Ausnahmen betreffend die Jagdausübung (Art. 7 leg. cit.) und die Ausnahmen zum Handelsverbot (Art. 6 leg. cit.) können die Mitgliedstaaten aus den in Art. 9 der Vogelschutz-RL genannten taxativen Gründen von den in Art. 5 leg. cit. genannten Verboten abweichen, sofern es keine andere zufriedenstellende Lösung gibt. Anders als die FFH-RL sieht die Vogelschutzrichtlinie keinen Ausnahmetatbestand zugunsten überwiegender öffentlicher Interessen vor, in der Ausnahmenbestimmung des Art. 9 der Vogelschutz-RL wird auch nicht auf das Kriterium des Verweilens in einem günstigen Erhaltungszustand abgestellt.

...

55 Wie in der Literatur zu Art. 6 Abs. 4 FFH-RL zu Recht vertreten wird, wohnt dem Begriff der Alternative ein "Vergleichbarkeitsmoment" inne. Eine Alternative liegt demnach nur vor, wenn sie eine im Wesentlichen vergleichbare Verwirklichung der mit dem Projekt angestrebten Ziele gewährleistet (vgl. VwGH 23.6.2009, 2007/06/0257 und die dort zitierte Literatur). Folglich ist zunächst das angestrebte Ziel des Vorhabens zu bestimmen. Es kann das Vorhaben nur rechtfertigen, wenn es mindestens einem der Ausnahmegründe zugeordnet werden kann, dh. wenn es gemäß § 3a Abs. 2 Sbg. NSchG unmittelbar einem besonders wichtigen öffentlichen Interesse dient (vgl. Schlussanträge vom 30.11.2006 im Fall Kommission/Finnland, C-342/05, sowie den Leitfaden der Europäischen Kommission zur Entwicklung der Windenergie und Natura 2000, S. 99 f.). Selbst wenn eine solche Zuordnung möglich ist, darf das Projekt nicht durchgeführt werden, wenn das Ziel mit weniger einschneidenden Mitteln, also durch eine andere geeignete, die Naturschutzinteressen weniger beeinträchtigende Lösung erreicht werden kann (vgl. § 3a Abs. 2 Z 2 leg. cit.). Bleibt das mit dem Vorhaben verfolgte Ziel als solches erreichbar, so sind Abstriche bei der beabsichtigten Ausführung als typische Folge des Gebotes, Alternativen zu nutzen, hinnehmbar. Denn § 3a Abs. 2 Sbg. NSchG liefe leer, wenn das Tatbestandsmerkmal der Alternativlösung schon dann nicht erfüllt wäre, wenn sich das Ziel nicht in genau der vom Vorhabenträger geplanten Weise erreichen ließe (vgl. dazu Wulfert, Anforderungen an die Alternativenprüfung. Natura-2000-Abweichungsverfahren sowie artenschutzrechtliches Ausnahmeverfahren in Naturschutz und Landschaftsplanung 44 (8), 2012, S. 238 ff). In diesem Sinne ist der vom Vorhabensträger bestimmte Zweck bzw. das Ziel des Vorhabens auf die relevanten, mit den öffentlichen Interessen verbundenen, Kernziele auszuweiten, um zu vermeiden, dass durch eine zu enge Zielbestimmung eine Auswahl der zu prüfenden Alternativen eingeschränkt bzw. gar ausgeschlossen wird.

56 Das der Alternativenprüfung der angefochtenen Entscheidung des VwG zugrundeliegende Gutachten geht bei seiner Alternativenprüfung von einem Kombinationsziel "Erweiterung des Hoch(la)genpistenangebotes für den Sonnenschilauf mit gleichzeitigem (südlichem) Talanschluss" aus. Die geprüften Alternativvarianten wurden dementsprechend ausgewählt und (unter anderem) am Maßstab der Verwirklichung dieses Ziels geprüft und in der Folge ausgeschlossen. Dem angegebenen Ziel folgend wurden als Erweiterungsmöglichkeiten (lediglich) 3 Varianten von Anbindungen vom Tal aus geprüft. Weiters ist dem Gutachten zu entnehmen, dass auch die Pistenführung bzw. Pistenvarianten des gegenständlichen Projekts ein "vertretbarer Kompromiss zur Realisierung der angestrebten Ziele (Erweiterung des Hochlagenschigebiets zum Sonnenschilauf und zusätzliche Talabfahrt) und den Eingriffen in die Schutzgüter des UVP-G 2000" sei. Dieser dem

Gutachten zugrunde gelegte Prüfungsmaßstab "Sonnenschilauf und zusätzliche Talabfahrt" stellt jedoch keine mit den zu verwirklichenden öffentlichen Interessen verbundene Zielbeschreibung dar, sondern vielmehr schon eine konkret geplante Maßnahme zur Verwirklichung eines Ziels. Eine solcherart eng gefasste, auf eine konkrete Ausführungsvariante zugespitzte Zielvorstellung eines Vorhabens vermag jedoch keine Grundlage für eine Alternativenprüfung abzugeben, zumal eine solche Prüfung dann zwangsläufig mangels Vorliegens vergleichbarer Lösungen ad absurdum geführt werden würde.

57 Aus den Feststellungen des VwG ergibt sich aber erkennbar das am öffentlichen Interesse des Tourismus orientierte Ziel der Attraktivierung des Schigebiets Shöhe durch den Ausbau des (von) dort zugänglichen Hochlagenschiangebots. Ein solches allgemein gefasstes Ziel wäre einer Alternativenprüfung zugrunde zu legen gewesen. Dementsprechend wären bei der Alternativenprüfung nicht nur Varianten, welche die gewünschte Südexposition der Pisten und eine Talabfahrt erfüllen, zu berücksichtigen gewesen, sondern wären jegliche Ausbauvarianten der Hochlagenpisten der Shöhe, welche in vergleichbarer Weise geeignet sind, das übergeordnete Ziel der Tourismusstärkung zu erfüllen, in verschiedenem Umfang und Größenordnungen miteinzubeziehen und dahingehend zu beurteilen gewesen, ob sie eine die Naturschutzinteressen weniger beeinträchtigende Lösung darstellen. Da das Gutachten dahingehend nicht diesen (rechtlichen) Anforderungen genügt, wäre es auch nicht der Alternativenprüfung des gegenständlichen Erkenntnis zugrunde zu legen gewesen (vgl. dazu etwa VwGH 21.1.2019, Ra 2018/03/0130, mwN).

58 Darüber hinaus ist anzumerken, dass die Alternativenprüfung des VwG - unabhängig von der Tragfähigkeit des Gutachtens - jegliche Beschreibung von geprüften Varianten, welche das Ergebnis, dass keine die Naturschutzinteressen weniger beeinträchtigende Alternativlösung bestehe, nachvollziehbar begründet, vermissen lässt. Es beschränkt sich lediglich auf die Ausführungen, dass "geplante Pisten- bzw. Trassenflächen und die Rodungsfläche eingeschränkt", die Speicherteiche verringert und durch die Vorschreibung zahlreicher eingriffsmindernder Maßnahmen eine Minimierung der Auswirkungen erreicht wurde. Auch aus diesem Grund entspricht die vom VwG getroffene Alternativprüfung nicht den gesetzlichen Vorgaben.“

(Hervorhebungen durch das BVwG)

Der Verwaltungsgerichtshof hat auch bereits ausgesprochen, dass die Beurteilung, ob es andere zufriedenstellende Maßnahmen gibt gegenüber einem konkreten, zur Genehmigung eingereichten Projekt und zwar immer dann, wenn die Verwirklichung der Verbotstatbestände nicht verneint wird, zu erfolgen hat (VwGH 14.01.2022, Ra2020/10/0082, mwN sowie VwGH 23.05.2023, Ro 2022/10/0006, Rn. 40). Er leitete – für das BVwG klar erkennbar – aus dieser Vorgabe ab, dass nach dem EuGH bei der Prüfung möglicher Alternativen auf die Erreichung des Projektziels und der „vorgesehenen Verbote“ zu achten ist (oben 3.1.3.) ab, dass etwa eine Alternative im Projektstandort, die auch einen Verbotstatbestand verwirklichen würde, nicht als „andere zufriedenstellende Lösung“ in Betracht kommt (VwGH 13.06.2024, Ra 2022/10/0119 bis 0121, Rn. 27).

e) In ihrem „Leitfaden zum strengen Schutzsystem“ aus Jahr 2021 (Mitteilung der Europäischen Kommission vom 12.10.2021, C (2021) 7301 final [dieser im Folgenden: **Leitfaden strenges Schutzsystem**]; zur Beachtlichkeit dieses Leitfadens vgl. etwa VwGH 15.10.2020, Ro 2019/04/0021 ua., Rn. 511, mwN) geht die EK – wobei dabei natürlich nur die bis zum Annahmezeitpunkt des Leitfadens ersichtliche Rechtsprechung des EuGH berücksichtigt werden konnte – in den Rnrn. 3-51 ff davon aus, dass die Prüfung der Frage, ob es „keine anderweitige zufriedenstellende Lösung“ gebe, voraussetze, dass ein bestimmtes Problem oder eine bestimmte Situation bestehe, für das bzw. die eine Lösung gefunden werden müsse. Die zuständigen nationalen Behörden seien aufgefordert, dieses Problem oder diese Situation „zu bewältigen“, indem sie aus den möglichen Alternativen die auswählten, die am ehesten geeignet sei, den optimalen Schutz für die betreffende Art sicherzustellen und gleichzeitig das Problem bzw. die Situation zu lösen. Um einen strengen Artenschutz zu gewährleisten, müssten die Alternativlösungen vor dem Hintergrund der in Art. 12 FFH-RL formulierten Verbote bewertet werden. Denkbar wären zum Beispiel „abweichende Projektstandorte“, „andere Entwicklungsmaßstäbe oder -konzepte“ oder auch „alternative Aktivitäten, Verfahren oder Methoden“.

Dabei sollten alle ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Vor- und Nachteile in Betracht gezogen werden, um die optimale Alternative für einen konkreten Fall zu ermitteln. Bei dieser Analyse der Vor- und Nachteile sollten sowohl die potenziellen negativen Auswirkungen der möglichen Lösungen als auch Optionen und Instrumente zur Aufhebung oder Minimierung negativer Auswirkungen berücksichtigt werden. Das Nettoergebnis, dh. die Lösung des Problems bei gleichzeitiger Vermeidung oder Minimierung von Nebenwirkungen, sollte dann gegen die Auswirkungen einer Ausnahmeregelung abgewogen werden, wobei stets das übergeordnete Ziel der FFH-RL zu beachten sei. Ferner sollte das Verfahren zur Feststellung, ob eine Alternativlösung nicht zufriedenstellend sei, auf der Grundlage der besten verfügbaren Fakten und Daten erfolgen und auf einer gut dokumentierten Bewertung aller möglichen verfügbaren Optionen beruhen, auch hinsichtlich ihrer Wirksamkeit. Die Alternativen müssen im Lichte des übergeordneten Ziels, den günstigen Erhaltungszustand der betreffenden Art von gemeinschaftlichem Interesse aufrechtzuerhalten oder wiederherzustellen, bewertet werden (daher müssen der Erhaltungszustand, die Auswirkungen zusätzlicher unbeabsichtigter oder illegaler Entnahmen von Exemplaren und die Zukunftsaussichten der betreffenden Population berücksichtigt werden). Auch die Verhältnismäßigkeit der Kosten kann in die Bewertung einfließen. Allerdings dürfen wirtschaftliche Kosten nicht der alleinige entscheidende Faktor bei der Analyse alternativer Lösungen sein. Insbesondere können anderweitige zufriedenstellende Lösungen nicht von vornherein mit der Begründung abgelehnt werden, dass sie zu teuer wären.

3.4.2.3. Strittig war aber, wie oben bereits festgehalten, in Anbetracht der Beschwerden ebenso, ob die Prüfung auf mögliche solche im Vorabsatz genannten „anderweitig zufriedenstellenden" Lösungen wie auch das Vorliegen weiterer Voraussetzungen für ein Ergreifen der Abweichungsmöglichkeit von der belangten Behörde 1 oder der belangten Behörde 2 – bzw. auch aufgrund welcher Rechtsvorschriften – vorzunehmen gewesen wäre.

Dazu wiederum war zu erwägen:

3.4.2.4. Zunächst war Folgendes zu berücksichtigen:

a) Mit Erkenntnis vom 25.06.1999, G 256/98 (VfSlg. 15.552/1999), hob der Verfassungsgerichtshof Vorschriften des NÖ NSchG idF LGBl 5500-5 auf, weil sich dieses in seiner damaligen Fassung auf ein Sachgebiet erstreckte, welches in Gesetzgebung und Vollziehung dem Bund zugeordnet war, dabei eine Beachtung des verfassungsrechtlichen Berücksichtigungsgebots nicht zuließ und dadurch ein Unterlaufen der gegenbeteiligten Kompetenz – durch Versagung der Bewilligung, oder durch die Erteilung unverhältnismäßiger Auflagen – ermöglichte; so gab es aus Sicht des Verfassungsgerichtshofs nicht einmal die Möglichkeit, Interessen des Naturschutzes und andere den Eingriff bewirkende Interessen – dies damit auch für die gebotene Berücksichtigung kompetenzfremder Interessen – gegeneinander abzuwägen. Damit ermöglichte das damals in Geltung stehende Niederösterreichische Landesrecht auch die Verhinderung der Errichtung oder des Ausbaus von Verkehrswegen jedweder, somit auch solcher von ganz besonderer gesamtwirtschaftlicher Bedeutung, und zwar ungeachtet des Gewichts der Beeinträchtigung der vom Naturschutzgesetz legitimerweise geschützten Interessen (vgl. zu alldem insb. die Pkt. II.1.4.1., II.1.4.2. und II.1.5.2. der Entscheidungsbegründung).

Den Erwägungen des Verfassungsgerichtshof konnte das BVwG dabei abgesehen von der Anwendung von den konkreten Fall – also das NÖ NSchG idF LGBl. 5500-05 – Folgendes auszugsweise entnehmen:

"1.2. Da die Bundesverfassung konkurrierende Gesetzgebungskompetenzen nicht vorsieht, kann ein und dieselbe Materie nur einem einzigen Kompetenztatbestand zugeordnet werden ([...]); es ist also vom System der Kompetenzverteilung her ausgeschlossen, daß Bund und Länder verfassungsmäßigerweise Regelungen für idente Lebenssachverhalte erlassen ([...]. Damit wird jedoch nicht ausgeschlossen, daß bestimmte Sachverhalte nach verschiedenen Gesichtspunkten geregelt werden können ([...]) die Auffassung vertreten, es sei "unter dem 'Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen' iSdes Art10 Abs1 Z9 B-VG das Eisenbahnwesen überhaupt zu verstehen ...". Diese weitreichende, alle Aspekte des Eisenbahnwesens umfassende Bundeskompetenz schließt aber dennoch Regelungen der Länder, zu welchen diese gem. Art 15 Abs 1 B-VG berufen sind und die auch Eisenbahnen betreffen, nicht von vornherein aus:

1.3.1. Für die Abgrenzung der hier in Rede stehenden Kompetenz des Bundes vom Zuständigkeitsbereich der Länder iSdes Art15 Abs1 B-VG ist der Inhalt der eisenbahnrechtlichen Regelungen zum Versteinerungszeitpunkt maßgeblich; es ist nur für den Fall, daß ein bestimmter Gesichtspunkt eine ausdrückliche Regelung im Versteinerungsmaterial gefunden hat, auch insoweit eine Bundeskompetenz anzunehmen ([...]).

Der Naturschutz ist - kompetenzrechtlich gesehen - weder eine Querschnittsmaterie, noch eine Annexmaterie, welche der jeweils zuständige Gesetzgeber mitzuregeln befugt wäre. Der Naturschutz ist vielmehr im allgemeinen der Kompetenz der Länder in Gesetzgebung und Vollziehung zugeordnet ([...]), soweit nicht der Schutz der Natur in Teilbereichen Inhalt einer Bundeskompetenz ist, wie etwa im Forstwesen oder auf dem Gebiet des Wasserrechts.

1.3.3. Das Gesetzesprüfungsverfahren hat bestätigt, daß sich im Versteinerungsmaterial, welches für den hier zu untersuchenden Kompetenztatbestand maßgebend ist, explizite naturschutzrechtliche Regelungen nicht finden. Entgegen dem diesbezüglichen Vorbringen der Beschwerdeführerin des Anlaßverfahrens im Gesetzesprüfungsverfahren vermöchte auch die tatsächliche Berücksichtigung naturschutzrechtlicher Gesichtspunkte in eisenbahnrechtlichen Bewilligungsverfahren aus der Zeit vor dem 1.10.1925, wie sie aus einem von ihr vorgelegten Begehungsprotokoll betreffend die Arlbergbahn hervorzugehen scheint, daran nichts zu ändern, weil eine Berücksichtigung öffentlicher Interessen schlechthin in §6 des Eisenbahnkonzessionsgesetzes 1854 angeordnet gewesen ist, jedoch diese Berücksichtigung von Interessen von der Inanspruchnahme einer Regelungskompetenz unterschieden werden muß.

1.3.4. Eine Fortentwicklung des Rechts innerhalb des Begriffsinhaltes des Verkehrswesens bezüglich der Eisenbahnen wäre damit allerdings noch nicht ausgeschlossen: Es sind aber auch Neuregelungen (selbst wenn man den Naturschutz im Hinblick auf seine Entwicklung, welche er nach 1925 genommen hat, als eine solche ansehen wollte) nur dann unter einen bestimmten Kompetenztatbestand zu subsumieren, wenn sie nach ihrem (wesentlichen) Inhalt systematisch dem Kompetenzgrund angehören ([...]).

Diese Voraussetzung trifft auf das Naturschutzrecht im Verhältnis zum Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen vor dem Hintergrund des erwähnten Versteinerungsmaterials nicht zu, sodaß eine intrasystematische Weiterentwicklung dieses Kompetenztatbestandes insoweit nicht anzunehmen ist, sondern Raum für eine Kompetenz iSdes Art15 Abs1 B-VG und damit für eine landesgesetzliche Regelung unter naturschutzrechtlichen Gesichtspunkten verbleibt.

1.4. Sind - wie in einer solchen Konstellation - für ein Projekt mehrere Genehmigungen nebeneinander erforderlich und diese überdies nach den Rechtsvorschriften verschiedener Kompetenzträger zu erteilen oder zu versagen, so bedeutet dies freilich - wie schon in der bisherigen Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes klargestellt wurde - nicht, daß jeder Kompetenzträger in der Ausgestaltung seiner Gesetzgebungskompetenz auch in dem Sinne völlig frei wäre, in seiner Regelung einen bestimmten Regelungsaspekt absolut zu setzen und damit die Kompetenzen anderer Gebietskörperschaften auszuhöhlen oder zu unterlaufen. Der den Bundesstaat konstituierenden Bundesverfassung muß nämlich unterstellt werden, die Grundlage einer harmonisierenden Rechtsordnung zu sein, in der (allenfalls divergierende) Interessen von Bund und Ländern, auch soweit diese in Akten der Gesetzgebung ihren Niederschlag finden, aufeinander abgestimmt sind. Der rechtspolitische Gestaltungsspielraum des Landes- (ebenso wie jener des Bundes-)gesetzgebers ist deshalb insoweit eingeschränkt,

als es ihm verwehrt ist, Regelungen zu treffen, die sich als sachlich nicht gerechtfertigte Beeinträchtigung der Effektivität von Regelungen der gegenbeteiligten Rechtssetzungsautorität darstellen ([...]). Dies bedeutet auch, daß die zur Gesetzgebung berufenen Gebietskörperschaften die Interessen, die von der gegenbeteiligten Gebietskörperschaft wahrzunehmen sind, durch den Gesetzgebungsakt nicht unterlaufen dürfen ([...]). Es ist dem Gesetzgeber ebensowenig erlaubt, Regelungen zu treffen, die auf eine kompetenzwidrige Nachprüfung allenfalls bereits vorliegender Bewilligungsakte oder auf eine kompetenzwidrige Vorwegnahme der Versagung einer solchen Bewilligung hinausliefen ([...])."

(Hervorhebungen durch das BVwG)

b) Mit Erkenntnis vom 16.04.2004, 2001/10/0156 (VwSlg. 16.335/A) hob der Verwaltungsgerichtshof eine Entscheidung der NÖ LReg auf, mit welcher diese einen Antrag auf Erteilung einer naturschutzbehördlichen Bewilligung für ein Eisenbahn(bau)vorhaben abgewiesen hatte. Gründe auf die Aufhebung lagen ua. in einer Anwendung der FFH-RL entgegen dem (auch verfassungsrechtlichen gebotenen) Vertrauensschutz wie auch eines nicht mängelfrei festgestellter Sachverhalts betreffend die Beeinträchtigung eines "potentiellen FFH-Gebiets" (vgl. zur mangelhaften Sachverhaltsermittlung zur Frage der Anwendbarkeit der FFH-RL oder der Eigenschaft als potentielles FFH-Gebiet insb. Rn. 21.4.2. des Erkenntnisses). Obiter erwog der Verwaltungsgerichtshof dabei in den Nrn. 21.6.2. ff der Entscheidungsbegründung jedoch – und dies war für den erkennenden Senat für die gegenständlichen Rechtssachen von Relevanz – Folgendes:

"21.6.2. Die belangte Behörde nimmt nämlich an, es sei "unstrittig", dass diese Alternativenprüfung "aus dem Gesichtspunkt des Naturschutzes erfolgt und somit im naturschutzbehördlichen Verfahren durch die Naturschutzbehörde vorgenommen werden kann und muss". Diese Auffassung legt sie offenbar auch ihrer Auslegung des § 10 Abs. 5 NÖ NSchG 2000 zugrunde, dessen Anwendungsbereich sie im Zusammenhang mit der Streckenführung von Eisenbahnen als nicht durch die Kompetenzverteilung der Bundesverfassung eingeschränkt erachtet.

21.6.3. Im vorliegenden Zusammenhang ist zunächst darauf zu verweisen, dass der Verwaltungsgerichtshof im Erkenntnis vom 24. September 1999, Zl. 98/10/0347, unter Hinweis auf das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 25. Juni 1999, G 256/98, mit Bezug auf eine gemäß § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1971 erlassene "Trassenverordnung" ausgesprochen hat, dass durch eine Trassenverordnung jedenfalls ein Grundbestand von Bundesinteressen, die als öffentliche Interessen anzusehen sind, dokumentiert wird. Dies hat zur Konsequenz, dass eine Ablehnung des Straßenbauvorhabens durch die Naturschutzbehörde mit der Begründung, es lägen keine Gemeinwohlinteressen vor, rechtswidrig wäre. Die Bedeutung der Trassenverordnung erschöpft sich aber nicht in ihrer Funktion als Manifestation von der Naturschutzbehörde zu berücksichtigender öffentlicher Interessen aus dem Vollziehungsbereich des Bundes. Die Trassenverordnung ist für die mitbeteiligte Partei (dort: die ASFINAG) bindend. Die mitbeteiligte Partei hat die Aufgabe, die in der Trassenverordnung festgelegte Bundesplanung zu verwirklichen. Eine rechtliche Möglichkeit, von dieser Planung abzuweichen, besteht für die mitbeteiligte Partei nicht. Das aber führt dazu, dass Alternativen zum gegenständlichen Projekt, die eine Änderung der

Trassenverordnung zur Voraussetzung hätten, für die mitbeteiligte Partei keine zumutbare Alternative iSdes § 35 Abs. 2 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftsentwicklung sind.

21.6.4. Die belangte Behörde meint offenbar, dass das soeben Dargelegte im Beschwerdefall nicht maßgebend wäre: Zum einen sei, wie sich aus VfSlg. 14387/1995 ergebe, die Rechtslage auf dem Gebiet des Verkehrswesens betreffend die Eisenbahnen anders als die Rechtslage auf dem Gebiet der Bundesstraßen; zum anderen meint die belangte Behörde offenbar, sie sei im Hinblick auf den Anwendungsvorrang des Gemeinschaftsrechtes ermächtigt, die Kompetenzverteilung der Bundesverfassung außer acht zu lassen.

[...]

21.6.5.2. [...] Es kann aber auf sich beruhen, ob die Wirkungen der Trassenverordnung im vorliegenden Fall auf der Grundlage der im Zeitpunkt ihrer Erlassung in Geltung stehenden gesetzlichen Vorschriften oder auf der Grundlage der Neuregelung zu beurteilen sind; auch auf der Basis der dem Erkenntnis VfSlg. 14387/1995 zugrunde liegenden Auffassung ist nämlich nicht zweifelhaft, dass der Trassenverordnung nach § 3 Abs. 1 HLG - unbeschadet des Umstandes, dass sie im Verhältnis zur Baubewilligung die Trassenführung nicht flächenscharf festlege, sondern (lediglich) im festgelegten Geländestreifen ein Bauverbot bewirke - insoweit ebenso wie einer Trassenverordnung nach § 4 Bundesstraßengesetz die Wirkung einer Dokumentation öffentlicher Interessen an der Verwirklichung der Verkehrsverbindung im festgelegten Geländestreifen zukommt. Zur Überprüfung dieser öffentlichen Interessen ist die Naturschutzbehörde nicht ermächtigt (vgl. hiezu das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 24. September 1999, Zl. 98/10/0347). Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass mit der eisenbahnrechtlichen Baubewilligung die Trassenführung auch flächenscharf festgelegt wird; die damit festgelegten öffentlichen Interessen an der Verkehrsverbindung unterliegen (ebenfalls) keiner Überprüfung durch die Naturschutzbehörde.

[...]

21.6.5.4. Die belangte Behörde geht davon aus, sie habe im Grunde des § 10 Abs. 5 NÖ NSchG 2000 (entsprechend Art. 6 Abs. 4 Satz 1 zweiter Halbsatz FFH-RL) "Alternativlösungen" zu prüfen; davon ausgehend beschäftigt sie sich mit "Trassenvarianten". Dabei ist - unbeschadet der Anwendbarkeit von NÖ NSchG 2000 bzw. des Richtlinienrechts im vorliegenden Fall - zunächst die Kompetenzverteilung der Bundesverfassung in den Blick zu nehmen. Danach ist die zu treffende Auswahlentscheidung, welche Verkehrsverbindung errichtet werden soll, ohne Zweifel dem Kompetenztatbestand "Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen" zuzuordnen. Dies schließt es nicht von Verfassungs wegen aus, diese Entscheidung unter Naturschutzgesichtspunkten einem Bewilligungsverfahren zu unterziehen. Dabei darf jedoch die vom Bund getroffene Entscheidung nicht unterlaufen werden. Nun liegt der im Beschwerdefall mit dem angefochtenen Bescheid auf Grund der "Alternativenprüfung" ergangenen Untersagung des Vorhabens in einem ersten Schritt - denknotwendig - eine Auswahlentscheidung der belangten Behörde zu Grunde, bei der unter Gesichtspunkten, die daher ausschließlich dem Kompetenztatbestand "Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen" zuzuordnen sind, die in Betracht kommenden Eisenbahntrassen ermittelt wurden. Auf der Grundlage dieser Auswahlentscheidung prüfte die belangte Behörde (in einem zweiten Schritt), welche dieser Trassen unter Gesichtspunkten des Naturschutzes vorzuziehen wäre. Die Untersagung durch die belangte Behörde beruht daher tragend auf Gesichtspunkten, die ausschließlich dem Kompetenztatbestand "Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen" zuzuordnen sind. Damit setzte sich die belangte Behörde über die im Rahmen der

Bundeskompetenz "Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen" getroffene Entscheidung, die die den Gegenstand des Antrages bildende Trasse festlegte, hinweg. Dies bedeutet im Ergebnis ein Unterlaufen der Bundeskompetenz. Die belangte Behörde war daher für eine auf dieser Grundlage getroffene Entscheidung nicht zuständig; eine solche (Auswahl-)Entscheidung ist von der Eisenbahnbehörde zu treffen. Soweit bei der Entscheidung zwischen mehreren in Betracht kommenden Trassenvarianten Naturschutzinteressen berührt werden, ist es die zuständige Eisenbahnbehörde, die im Rahmen der verfassungsmäßig gebotenen Pflicht zur Rücksichtnahme auf gegenbeteiligte Kompetenzträger darauf Bedacht zu nehmen hat.

21.7.1.1. Die belangte Behörde hat, wie entsprechende Darlegungen in der Bescheidbegründung zeigen, zutreffend erkannt, dass - der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes zufolge - "dem Land eine Alternativenprüfung aus dem Gesichtspunkt des Eisenbahnverkehrs verfassungsrechtlich verwehrt" ist.

21.7.1.2. Die weiteren Darlegungen an dieser Stelle - wonach damit "eine Alternativenprüfung entsprechend der FFH-RL letztendlich überhaupt verunmöglicht (inhibiert)" werde - deuten darauf hin, dass die belangte Behörde vom Vorrang der gemeinschaftsrechtlichen Regelung gegenüber der Kompetenzverteilung der Bundesverfassung sowie davon ausgeht, dass die gemeinschaftsrechtliche Regelung die "Alternativenprüfung" der Naturschutzbehörde zuweise. Im Übrigen - so die belangte Behörde weiter - entspreche es den "Vorgaben" von Gemeinschaftsrecht einerseits und Verfassungsrecht andererseits, wenn der Alternativenprüfung ein öffentliches Interesse an einer "Hochleistungsstrecke von den Eckpunkten Gloggnitz nach Mürzzuschlag" (gemeint offenbar: in einer von der Naturschutzbehörde auszuwählenden Streckenführung) zugrunde gelegt werde.

21.7.2.1. Der Verwaltungsgerichtshof verweist hiezu auf die ständige Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes (VfSlg. 15106/1998, 15204/1998, 15683/1999, sowie Erkenntnis vom 10. Oktober 2003, G 212/02), wonach

"ein österreichisches Gesetz, mit dem eine gemeinschaftsrechtliche Vorschrift ausgeführt und in österreichisches Recht umgesetzt wird, rechtlich doppelt bedingt ist. Der Gesetzgeber bleibt nämlich bei der Ausführung von Gemeinschaftsrecht jedenfalls insoweit (auch) an bundesverfassungsgesetzliche Vorgaben gebunden, als eine Umsetzung gemeinschaftsrechtlicher Vorgaben durch diese nicht inhibiert wird. Der Gesetzgeber unterliegt in diesen Fällen also einer doppelten Bindung, nämlich einer Bindung an das Gemeinschaftsrecht und einer Bindung an den verfassungsgesetzlich gezogenen Rahmen. Es ist auch unbestritten, dass - insoweit Bindung an die Verfassung gegeben ist - die Frage der Entsprechung gesetzlicher Regelungen mit der Verfassung der verfassungsgerichtlichen Kontrolle unterliegt, und zwar auch dann, wenn es sich um Ausführungsregelungen zum Gemeinschaftsrecht handelt. Diese Ausführungen gelten insbesondere auch für die verfassungsrechtliche Frage der Zuständigkeit des Bundes- und der Landesgesetzgeber bei der Umsetzung gemeinschaftsrechtlicher Normen in österreichisches Recht. Welcher Gesetzgeber zuständig ist, eine Richtlinie in nationales Recht umzusetzen, bestimmt sich ausschließlich aufgrund der nationalen Verfassungsrechtsordnung, in Österreich speziell der Kompetenztatbestände gemäß Art. 10 bis 15 B-VG, ohne dass diese durch oder zum Zweck der Umsetzung von Gemeinschaftsrecht verändert wären. Auch dem EuGH zufolge steht es jedem Mitgliedstaat frei, Kompetenzen so zu verteilen, wie er es für zweckmäßig hält: EuGH 28. Februar 1991, C-131/88, Kommission gegen Deutschland, Slg. 1991, I-825, Rz 71. Da

es schlechterdings ausgeschlossen erscheint, dass die verfassungsrechtlichen Vorschriften über die Kompetenzverteilung zwischen Bund und Ländern die Umsetzung einer gemeinschaftsrechtlichen Norm durch den einfachen Gesetzgeber 'inhibieren', erhebt sich bei einer derartigen Umsetzung für den Verfassungsgerichtshof stets nur die Frage, ob der verfassungsrechtlich zuständige einfache Gesetzgeber tätig wurde."

21.7.2.2. Diese auf die Umsetzung von gemeinschaftsrechtlichen Richtlinien durch den einfachen Gesetzgeber bezogenen Darlegungen des Verfassungsgerichtshofes gelten in gleicher Weise für die Frage, ob für die unmittelbare Anwendung von Regelungen des Gemeinschaftsrechts die Vollziehung des Bundes oder die Vollziehung des Landes zuständig ist; es richtet sich nach der aus der innerstaatlichen Kompetenzverteilung erfließenden Zuständigkeitsordnung, welche Behörde unmittelbar anwendbare gemeinschaftsrechtliche Vorschriften zu vollziehen hat. Wäre also eine "Alternativenprüfung" durchzuführen und umfasste diese - gegebenenfalls - im Fall von Angelegenheiten der Vollziehung, die der Kompetenz "Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen" zugeordnet sind, eine Auswahlentscheidung unter Gesichtspunkten der Eignung für den Zweck, eine bestimmte Verkehrsverbindung herzustellen, wäre dies Sache der für die Vollziehung der Kompetenz "Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen" zuständige Behörde, die im Rahmen der verfassungsmäßig gebotenen Pflicht zur Rücksichtnahme auf gegenbeteiligte Kompetenzträger gegebenenfalls auf Interessen des Naturschutzes Rücksicht zu nehmen hätte."

(Hervorhebungen durch das BVwG)

In einer späteren Entscheidung, VwGH 26.03.2007, 2003/10/0080, hat der Verwaltungsgerichtshof betreffend eine naturschutzbehördliche Bewilligung für ein Bundesstraßenvorhaben unter Hinweis auch auf bisherige Rechtsprechung außerdem bereits ausgesprochen, dass die Prüfung anderer Trassenvarianten nicht der Naturschutzbehörde, sondern dem Bund in Wahrnehmung der Kompetenz Angelegenheiten der wegen ihrer Bedeutung für den Durchzugsverkehr durch Bundesgesetz als Bundesstraßen erklärten Straßenzüge" (Art. 10 Abs. 1 Z. 9 B-VG), wenngleich unter Bedachtnahme auf die Interessen gegenbeteiligter Kompetenzträger wie ua. den Naturschutz, obliegt, den Straßenverlauf einer Bundesstraße zu bestimmen. In diesem Rahmen ist somit auch die Prüfung von Alternativen sowie die Auswahlentscheidung vorzunehmen. Die Bedeutung einer Trassenverordnung für das naturschutzbehördliche Verfahren erschöpft sich daher nicht in der Funktion einer Manifestation der von der Naturschutzbehörde zu berücksichtigenden öffentlichen Interessen aus dem Vollziehungsbereich des Bundes. "Vielmehr" ist eine Trassenverordnung für die den Antrag auf naturschutzrechtliche Bewilligung des betreffenden Straßenprojektes stellende Partei, deren Aufgabe die Verwirklichung der in der Trassenverordnung festgelegten Bundesplanung ist, bindend (eine rechtliche Möglichkeit, von dieser Planung abzuweichen, besteht für diese nicht). Das aber führt dazu, dass Alternativen zum Projekt, die eine Änderung der Trassenverordnung zur Voraussetzung hätten, nicht als zumutbare Alternativen iSin

Betracht kommen (dort des § 35 Abs. 2 des Vorarlberger Gesetzes über Naturschutz und Landschaftsentwicklung in der am 21.03.2003 gültigen Fassung).

In einer weiteren Entscheidung, VwGH 14.07.2011, 2010/10/0193, erwog der Verwaltungsgerichtshof – es ging um eine Rodungsbewilligung für einen Landes Straßenbauvorhaben – ferner außerdem Folgendes:

"Nach der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes wird das im öffentlichen Straßenverkehr begründete öffentliche Interesse an der anderen Verwendung von Waldboden bei einem Rodungsvorhaben, das dem verordneten Trassenverlauf einer öffentlichen Straße entspricht, schon durch die Trassenverordnung dokumentiert (vgl. die Erkenntnisse vom 20. März 1989, Zl. 88/10/0177, vom 26. September 1994, Zl. 94/10/0071, und vom 29. Juni 1998, Zl. 96/10/0125). An der Dokumentation des öffentlichen Interesses durch die verordnete Trasse kann der - von der Beschwerde ins Treffen geführte - Umstand nichts ändern, dass der Verwaltungsgerichtshof in den beiden letztgenannten Erkenntnissen darauf verwiesen hat, dass das öffentliche Interesse darüber hinaus auch durch die dort vorliegenden rechtskräftigen Enteignungsbescheide dokumentiert werde. Die Trassenverordnung ist überdies für die mitbeteiligte Partei bindend. Die mitbeteiligte Partei hat die Aufgabe, die in der Trassenverordnung festgelegte Planung zu verwirklichen. Eine rechtliche Möglichkeit, ohne Änderung der Verordnung von dieser Planung abzuweichen, besteht für die mitbeteiligte Partei nicht. Aus diesem Grund hat der Verwaltungsgerichtshof in den Erkenntnissen vom 24. September 1999, Zl. 98/10/0347, und vom 16. April 2004, Zl. 2001/10/0156, ausgesprochen, dass Alternativen zu einem Straßen- bzw. Eisenbahnbauprojekt, die eine Änderung der Trassenverordnung (des Bundes) zur Voraussetzung hätten, keine zumutbare Alternative im Sinn der naturschutzrechtlichen Vorschriften der Länder darstellen. Im letztgenannten Erkenntnis hat der Verwaltungsgerichtshof überdies ausgeführt, dass eine auf Grund einer Alternativenprüfung ergangene naturschutzbehördliche Untersagung eines Vorhabens betreffend die Errichtung einer Eisenbahntrasse denknotwendig die Auswahlentscheidung zwischen mehreren möglichen Trassenvarianten voraussetze. Da diese Auswahlentscheidung ausschließlich in die Bundeskompetenz falle, würde dies im Ergebnis ein Unterlaufen der Bundeskompetenz darstellen."

(Hervorhebung durch das BVwG)

In seinem – die Genehmigung eines Eisenbahn(bau)vorhabens nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 betreffenden – Erkenntnis vom 17.11.2015, Ra 2015/03/0058, ist der Verwaltungsgerichtshof überdies der Rechtsauffassung, auch im Falle eines negativen Ergebnisses der Naturverträglichkeitsprüfung (im Folgenden: **NVP**) hätte die naturschutzrechtliche Bewilligung nicht versagt werden dürfen, nicht gefolgt: Er hat idZ ua., und auch unter Hinweis auf Rechtsprechung des EuGH, erwogen, dass die Anwendung von Art. 6 Abs. 4 FFH-RL einschließlich der Interessenabwägung zunächst eine gemäß Art. 6 Abs. 3 leg. cit. entsprechend den unionsrechtlichen Vorgaben durchzuführende Verträglichkeitsprüfung erfordert. Darüber hinaus hielt er Folgendes fest: Bereits in dem (oben erwähnten und auszugsweise wiedergegebenen) Erkenntnis vom 16.04.2004 sei klargestellt

worden, dass die „Prüfung etwaiger Alternativlösungen" durch die "zuständige Eisenbahnbehörde" zu erfolgen hat, weshalb für die Prüfung etwaiger Alternativlösungen und das Treffen einer Auswahlentscheidung hinsichtlich der Trasse des Vorhabens im naturschutzrechtlichen Verfahren kein Raum bleibe. Ebenso hat der Verwaltungsgerichtshof in der Entscheidung vom 17.11.2015 zum Ausdruck gebracht, dass „Gleiches" für die Beurteilung der Frage zu gelten hat, ob die Errichtung einer Eisenbahnanlage im öffentlichen Interesse liegt, weil mit der Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baubewilligung das öffentliche Interesse an der Verkehrsverbindung „manifestiert" wird und „keiner Überprüfung durch die Naturschutzbehörde" unterliegt. Er hat ferner festgehalten, dass das BVwG hat sich daher mit der Frage, ob das dort streitgegenständliche Vorhaben im öffentlichen Interesse liege, zutreffend in jenem Teil seines Erkenntnisses auseinandergesetzt, der sich mit den Beschwerden gegen den Bescheid der Bundesbehörde (damals der BMVIT) befasst hat (vgl. zum Ganzen Pkt. 2.2.4. des erwähnten Erkenntnisses, mwN).

Gleichzeitig hat der Verwaltungsgerichtshof in der erwähnten Entscheidung festgehalten, dass die Vorschreibung etwaiger Ausgleichsmaßnahmen – anders als die Prüfung des öffentlichen Interesses und etwaiger Alternativlösungen – „nicht im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Verfahrens" zu erfolgen hat. Ziel etwaiger Ausgleichsmaßnahmen wäre die Sicherstellung des Schutzes der globalen Kohärenz von Natura 2000, weshalb die Zuständigkeit für die Vornahme derartiger Maßnahmen nicht mehr dem Kompetenztatbestand "Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen" in Art 10 Abs 1 Z 9 B-VG zugeordnet werden kann. Die Frage, ob und gegebenenfalls welche Ausgleichsmaßnahmen vorzusehen sind, hat daher „im Rahmen des naturschutzrechtlichen Verfahrens" zu erfolgen (zu alldem va. Pkt. C.2.2.4. des erwähnten Erkenntnisses).

Dem Zurückweisungsbeschluss VwGH 13.12.2024, Ra 2023/10/0383 – strittig war dort die Bewilligung einer (als Eisenbahnanlage iSd § 10 EisbG zu qualifizierende) Freiflächen-Photovoltaikanlage im Rahmen eines naturschutzbehördlichen Verfahrens – war aus Sicht des erkennenden Senats zu entnehmen, dass der Verwaltungsgerichtshof die Erwägungen der erwähnten Entscheidung vom 16.04.2004 allerdings nur dann für einschlägig hält, wenn eine „Trassenverordnung" erlassen wurde (vgl. Rn. 25 des Beschlusses). Der Verwaltungsgerichtshof brachte auch zum Ausdruck, dass in jenem Revisionsfall demgegenüber eine „eisenbahnrechtliche Baugenehmigung" gemäß den §§ 31 ff EisbG vorliege. Damit würde einem Bauvorhaben wie dem dort in Rede stehenden – unter dem Gesichtspunkt der vom Bund insoweit wahrzunehmenden Interessen – „attestiert", dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn

zu entsprechen. Die Revision habe nicht dargelegt, unter welchen Gesichtspunkten damit eine – unter mehreren in Frage kommenden Varianten – „Standortauswahl“ getroffen worden sein soll (die durch die naturschutzrechtliche Beurteilung nicht unterlaufen werden dürfe).

Der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs ist auch zu entnehmen, dass zwecks Eruierung der für die Vollziehung von unmittelbar anwendbarem Unionsrecht maßgeblichen behördlichen Zuständigkeit, wenn es – wie dies für die Bewertung der in Rede stehenden Waren nach der genannten unionsrechtlichen Verordnung der Fall ist – an einer ausdrücklichen (innerstaatlichen) Zuständigkeitsnorm fehlt, auf die sachnächste Behördenzuständigkeit abzustellen ist. Welche Behörde unmittelbar anwendbare unionsrechtliche Vorschriften zu vollziehen hat, richtet sich nach der aus der innerstaatlichen Kompetenzverteilung erfließenden Zuständigkeitsordnung (vgl. dazu VwGH 14.03.2024, Ra 2023/11/0041, Rn. 31, mit weiteren Hinweisen ua. auf die erwähnte Entscheidung des Verwaltungsgerichtshof vom 16.04.2004).

3.4.2.5. Fallbezogen gab es keine Trassen*verordnung*: Der Sachverhalt der Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs vom 13.12.2004 getroffene Entscheidung betraf eine nach dem HLG und der damals anzuwendenden Rechtslage erlassene Trassenverordnung. Wie bereits oben unter IV.3.2.1.9.b dargelegt ist, ist seit der Novellierung des HLG durch BGBl. I Nr. 154/2004 anstelle der Erlassung einer Verordnung die Genehmigung einer Trasse mit Bescheid vorgesehen (sh. § 3 Abs. 1 HLG).

Außerdem hat im ggst. Fall hat die belangte Behörde 1 als Behörde gemäß § 24 Abs. 1 den § 3 Abs. 1 HLG – wenngleich im Spruch ihres Bescheids im Gegensatz zu anderen angewendeten Verwaltungsvorschriften (wie etwa dem DMSG oder dem WRG) nicht als „mitangewendet” bezeichnet – als für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materielle Genehmigungsbestimmungen angewendet.

3.4.2.6. Die Voraussetzung der Genehmigung einer Trasse besteht darin, ob das Eisenbahnvorhaben – wobei ua. auf die öffentlichen Interessen, darunter die Umweltverträglichkeit, Bedacht zu nehmen ist und mit diesen abzuwägen ist – nach den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn geplant wurde (vgl. dazu VwGH 24.05.2022, Ra 2021/03/0167, Rn. 72, mwN; gerade zur Abwägung mit der „Umwelt(verträglichkeit)” auch VwGH 28.11.2013, 2011/03/0219, Pkt. II.8., unter Hinweis auf die Gesetzesmaterialien zum HLG wie auch dem BStG 1971).

3.4.2.7. Die belangte Behörde hat sohin aus Sicht des BVwG eine der Bestimmung der Trasse in einer Verordnung gleichgelagerte – eben auf einen bestimmten (dem Umfang nach in § 3

Abs. 3 HLG vorgegebenen) Geländestreifen bezogene – Entscheidung getroffen. Auch die durch Bescheid erfolgte Entscheidung, und darauf kommt es nach der oben wiedergegebenen Rechtsprechung an, dokumentiert die Bundesinteressen.

Daran änderte für das BVwG auch der Umstand nichts, dass die Festlegung des Geländestreifens gegenständlich durch (angesichts der Anfechtung auch nicht rechtskräftigen) Bescheid und nicht, wie hingegen im erwähnten Erkenntnis vom 16.04.2004, durch Verordnung erfolgt(e).

3.4.2.8. Auch durfte nicht übersehen werden, dass sich der Verwaltungsgerichtshof in seiner Entscheidung vom 13.12.2004 iZm mit der Prüfung allfälliger Varianten betreffend die mögliche Zulassung einer Ausnahme einer an sich unzulässigen Beeinträchtigung eines Schutzgebiets – sohin vor dem Hintergrund von Art. 6 Abs. 3 und 4 der FFH-RL auseinandersetzte.

Doch lassen sich die Prüfung, ob es aufgrund eines Vorhabens wie dem ggst. zu einer verbotenen Handlung iS des Art. 12 Abs. 1 FFH-RL (überhaupt) kommt, und ob allenfalls eine „anderweitige zufriedenstellende Lösung“ iSd Art. 16 Abs. 1 leg. cit. einer Abweichung von diesem Verbot entgegensteht mit der Verträglichkeitsprüfung nach Art. 6 Abs. 3 leg. cit. und der Beurteilung nach Art. 6 Abs. 4 erster Satz FFH-RL, ihrem Ansatz nach vergleichen: Zwar spricht die FFH-RL in ihrem Art. 6 Abs. 4 von „nicht vorhandenen Alternativlösungen” (in der englischen Sprachfassung: „in the absence of alternative solutions”) und in Art. 16 Abs. 1 davon, dass es „keine anderweitige zufriedenstellende Lösung” gibt (in der englischen Sprachfassung: „...provided that there ist no satisfactory alternative”). Gleichzeitig kann davon ausgegangen werden, dass es sich – also die (ausnahmsweise) Zulassung von Abweichungen ansonsten grundsätzlich zu unterlassender bzw. verhindernder Eingriffe (wesentliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele eines Schutzgebiets oder eben die Setzung iSd des strengen Schutzsystems verbotener Handlungen) im Ergebnis um dasselbe Konzept handelt.

Auch die Prüfung auf das Vorhandensein zwingender Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses nach Art. 6 Abs. 4 FFH-RL als Voraussetzung für die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung entspricht der Prüfung nach Art. 16 Abs. 1 lit. c leg. cit. vor Erteilung einer Abweichungsgenehmigung auf solche Gründe.

3.4.2.9. Den zuvor angestellten Überlegungen folgend war aus Sicht des BVwG zu schlussfolgern, dass die Beurteilung, ob es durch in den Anwendungsbereich von Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG (also die – ausschließliche – Regelungszuständigkeit des Bundes) fallenden Maßnahmen des Vorhabens, zu einer verbotenen Handlung iSd Art. 12 Abs. 1 FFH-RL

kommt – also die Vorfrage ob überhaupt eine Prüfung auf mögliche Alternative (bzw. „anderweitige zufriedenstellende Lösungen") erforderlich ist –, nicht von der belangten Behörde 2 vorzunehmen war. Letzterer war sodann auch die Prüfung verwehrt, ob es iSd zuvor genannten Vorschrift „anderweitige zufriedenstellende Lösungen" gibt bzw. ob im Einzelfall das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens überwiegt (vgl. idZ auch – wenn auch nur auf die Prüfung nach Art. 6 Abs. 3 und 4 FFH-RL bezogen – auf die der Naturschutzbehörde verwehrte umfassende Alternativenprüfung *Hecht/Kubin*, Vorverlagerung der Alternativenprüfung der NVP in die UVP, RdU 2008, S. 150).

Dabei ging das BVwG davon aus, dass sich die (ausschließliche) Prüfkompetenz der Bundesbehörde auf all das zu erstrecken hat, was iSv Art. 16 FFH-RL als (mögliche) „anderweitige zufriedenstellende Lösung" anzusehen war (bzw. angesehen werden konnte); also nicht bloß die Verwirklichung des Vorhabens an einem alternativen Standort (sohin va. auf einem anderen Geländestreifen iSd § 3 Abs. 3 HLG) sondern auch etwa Varianten in der Ausführung (sh. oben unter IV.3.4.2.2.e betreffend den Leitfaden strenges Schutzsystem; anders sehen dies offenbar *Schmelz/Schwarzer*, aaO, § 23a, Rn. 44 [unter Hinweis auf weiteres Schrifttum], und § 24, Rn. 15, wobei die Autoren die Bundeskompetenz [nur] für jene [naturschutzrechtliche] Alternativenprüfungen gegeben sehen, die „trassenrelevant" sind, und die Landeskompetenz für eine die „Trasse nicht berührende „Alternativenprüfung gegeben sehen; idZ nunmehr auch VfGH 09.12.2025, E 210/2025, der iZm der [Vollzugs-]Kompetenz auf die Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs hinsichtlich des „Straßenverlaufs" hinweist).

Nicht übersehen werden durfte hinsichtlich der Kompetenzfrage, dass das Vorhaben (als Vorhaben einer Hochleistungsstrecke nach § 23b Abs. 1 UVP-G 2000) neben Maßnahmen, die als Errichtung und Betrieb einer „Eisenbahnanlage" iSd § 10 EisbG zu sehen waren, auch Maßnahmen umfasste, die der Wiederherstellung gestörter Verkehrsverbindungen dienten (also Maßnahmen iSd § 20 EisbG). Soweit letztere Maßnahmen nicht (mehr) auf dem Geländestreifen zu liegen kamen waren sie aber dennoch der Trassenentscheidung zuzuordnen: So folgen diese Maßnahmen aus einer – wenngleich erst mit Inanspruchnahme der Genehmigung schlagend werdenden – gesetzlichen Verpflichtung der PW. Damit sind sie jedoch, jedenfalls sofern als dem Vorhaben der Hochleistungsstrecke zuzurechnen, hinsichtlich der Prüfung allfälliger Alternativen wie auch hinsichtlich der Frage, ob ein anderes öffentlichen Interesse als jenes der Wahrung des strengen Schutzsystems nach Art. 12 FFH-RL – bei der Trassenentscheidung mitzuberücksichtigen.

3.4.2.10. a) Dem Landesgesetzgeber kam keine Kompetenz zu, in Bezug auf ein Vorhaben wie das gegenständliche (also das Sachgebiet – hier „Eisenbahnen" – betreffend) (i.) die Prüfung auf eine Alternativlösung wie auch (ii.) die Beurteilung, ob eine Abweichung aufgrund etwa des Vorliegens zwingender Gründe des öffentlichen Interesses zugelassen werden kann, zu regeln. Die (ausschließliche) Regelungskompetenz des Bundes umfasst dann jedoch konsequenterweise auch Regelungen zur Vornahme der Beurteilung, ob es überhaupt zu einer Handlung mit einer nach Art. 12 FFH-RL verbotenen Wirkung kommt (also die Vorfrage).

An dieser Stelle sei angemerkt, dass als Grundlage (Beweismittel) für Tatsachenfeststellungen idZ ohnedies die UVE wie aber auch insb. die vom von der belangten Behörde 1 zu erstellende znBU – also eben die UVP – heranzuziehen waren.

b) Die Regelungskompetenz des Landesgesetzgebers war hingegen in vergleichbarer Weise eingeschränkt, wie dies betreffend Regelungen zum Naturschutz betreffend den Ökosystemschutz im Bereich Forst und Gewässer – wie VfSlg. 15.552/1999 zu entnehmen – der Fall ist.

3.4.2.11. a) Das Wr NSchG konnte aus Sicht des BVwG seinem Wortlaut nach (zumindest) so gelesen werden, dass es die zuvor beschriebenen Vorgänge – Prüfung auf eine iSd strengen Schutzsystems verbotene Wirkung wie auch auf mögliche Alternativen – auch iSd Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs aus seinem Anwendungsbereich ausnimmt (vgl. *Schleicher* in *Kroneder* [Hrsg.], aaO, § 2, Rn. 23 unter Hinweis auf das Verhältnis zum „Verkehrswesen" wie auch VfSlg. 15.552/1999). Gegenständlich waren sohin hinsichtlich der Erteilung einer Abweichungsbewilligung iSd Art. 16 FFH-RL die – möglichen – Voraussetzungen nach § 11 Abs. 2 Z 5 und Abs. 4 Z 1 Wr NSchG nicht anzuwenden.

b) Nicht mehr ausgenommen – und anzuwenden – waren aus Sicht des BVwG aber (i.) die Vorgabe in § 11 Abs. 4 Z 2 Wr NSchG betreffend den Erhaltungszustand wie auch (ii.) die dort angeführte Ermächtigung, die Bewilligung erforderlichenfalls unter Vorschreibung von Bedingungen, Befristungen und Auflagen zu erteilen, um die Beeinträchtigung möglichst gering zu halten oder einen nötigen Ausgleich für die Beeinträchtigung zu schaffen.

3.4.2.12. Gleichzeitig durfte jedoch nicht übersehen werden, dass dem BVwG keine bundesrechtlichen Vorschriften zur Umsetzung der FFH-RL betreffend die Prüfung auf mögliche verbotene Wirkungen nach deren Art. 12 FFH-RL noch hinsichtlich der Zulassung möglicher Abweichungen von solchen Verboten iSd Art. 16 leg. cit. ersichtlich waren. Auch eine (analoge) Anwendung der zur Umsetzung in das nationale Recht im Wr NSchG

enthaltenen Vorschriften, insb. des § 11 Wr NSchG, kam nicht in Frage (vgl. idS *Schmelz/Schwarzer*, aaO, § 23a, Rn. 44).

3.4.2.13. Nun erwog der Verwaltungsgerichtshof iZm mit der Anwendung der FFH-RL iZm der Prüfung der Erteilung einer Fällungsbewilligung nach § 82 ForstG in seinem Erkenntnis vom 20.12.2019, Ro 2018/10/0010, bereits Folgendes:

„23 Die vorliegenden Fällungen waren vielmehr ausschließlich Gegenstand eines Bewilligungsverfahrens nach dem ForstG iVm der Schutzwaldverordnung. Eine Prüfung der Fällungen vor dem Hintergrund des Art. 6 Abs. 3 FFH-RL sehen die hier maßgeblichen Bestimmungen des ForstG allerdings nicht vor, was bedeutet, dass nach der innerstaatlichen Rechtslage die hier gegenständlichen Fällungen trotz ihrer Situierung in einem natürlichen Lebensraumtyp von gemeinschaftlichem Interesse gemäß Anhang I der FFH-RL entgegen den Vorgaben des Art. 6 Abs. 3 FFH-RL keiner Verträglichkeitsprüfung iSdieser Bestimmung unterliegen.

24 3.3. Jedes im Rahmen seiner Zuständigkeit angerufene nationale Gericht als Organ des Mitgliedstaates ist verpflichtet, in Anwendung des in Art. 4 Abs. 3 EUV niedergelegten Grundsatzes der Zusammenarbeit das unmittelbar geltende Unionsrecht uneingeschränkt anzuwenden und die Rechte, die es den Einzelnen verleiht, zu schützen. Ist es nicht möglich, die volle Wirksamkeit des Unionsrechtes im Wege einer unionsrechtskonformen Auslegung des nationalen Rechts sicherzustellen, so hat ein innerstaatliches Gericht für die volle Wirksamkeit dieser unionsrechtlichen Normen im Wege des Anwendungsvorranges Sorge zu tragen, indem es jede möglicherweise entgegenstehende Bestimmung des nationalen Rechts aus eigener Entscheidungsbefugnis unangewendet lässt. Ausgehend davon trifft die Verwaltungsgerichte und die Verwaltungsbehörden insbesondere die Verpflichtung, im Anwendungsbereich des Unionsrechts die einschlägigen Rechtsvorschriften der Union zu identifizieren und deren Sinn auch anhand der Rechtsprechung der Gerichte der Europäischen Union, insbesondere des EuGH, der letztlich zur Auslegung der Rechtsvorschriften der Europäischen Union zuständig ist (vgl. Art. 267 AEUV), zu erfassen ([...]).

25 Vor dem Hintergrund des Vorranges der gemeinschaftsrechtlichen FFH-RL und der sich daraus ergebenden Konsequenz, dass die Vereinbarkeit der forstrechtlichen Bestimmungen mit den Zielen und Vorgaben der FFH-RL gegeben sein muss (vgl. *Pürgy*, Natura 2000 (2005), 361), ging die Forstbehörde im vorliegenden Fall daher zutreffend davon aus, dass sie im Rahmen des von ihr zu führenden Bewilligungsverfahrens auch die Frage der Vereinbarkeit der beantragten Fällungen mit den Schutzgebieten der FFH-RL zu berücksichtigen habe (vgl. dazu VwGH 16.4.2004, 2001/10/0156 ua., VwSlg. 16.335 A, Pkt. 21.6.5.4. ff, sowie - zur unmittelbaren Anwendbarkeit von Art. 6 Abs. 3 FFH-RL - EuGH 7.9.2004, C-127/02, Rz 70).”

(Hervorhebungen durch das BVwG)

3.4.2.14. Der Verwaltungsgerichtshof hat weiters auch schon ausgesprochen, dass zwecks Eruierung der für die Vollziehung von unmittelbar anwendbarem Unionsrecht maßgeblichen behördlichen Zuständigkeit, wenn es an einer ausdrücklichen (innerstaatlichen) Zuständigkeitsnorm fehlt, auf die sachnächste Behördenzuständigkeit abzustellen ist. Welche Behörde unmittelbar anwendbare unionsrechtliche Vorschriften zu vollziehen hat, richtet sich

nach der aus der innerstaatlichen Kompetenzverteilung erfließenden Zuständigkeitsordnung (vgl. dazu VwGH 14.03.2024, Ra 2023/11/0041, Rn. 31, mwH ua. auf die bereits erwähnte Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs vom 16.04.2004; vgl. idZ zur Anwendung unmittelbar anwendbarer unionsrechtlicher Vorschriften bei einer Genehmigungsentscheidung nach dem UVP-G 2000 *Schmelz/Schwarzer*, aaO, § 17, Rn. 75).

3.4.2.15. Nun konnte für das BVwG die Vorschrift § 3 Abs. 1 HLG, die vor Erteilung der Trassengenehmigung auch die Abwägung mit dem öffentlichen Interesse des Umweltschutzes erfordern kann, in Anbetracht ihres Wortlauts richtlinienkonform (noch) so ausgelegt werden, dass diese nur erteilt werden kann, wenn – was dann auch gegenständlich zu prüfen war – für den Fall des zu erwartenden Eintritts einer iSd Art. 12 FFH-RL verbotenen Wirkung nur bei Erfüllung der in Art. 16 leg. cit. enthaltenen Voraussetzungen bewilligt werden darf (vgl. idZ VwGH 21.07.2023, Ra 2021/20/0246, Rn. 107, mwN, wonach die Grenze einer richtlinienkonformen Auslegung in einem einer solchen Auslegung entgegenstehenden [eindeutigen] Wortlaut zu finden ist).

3.4.2.16. Sollte man § 3 Abs. 1 HLG hingegen doch nicht als geeignete Grundlage für die Anwendung der Art. 12 und 16 FFH-RL sehen, so sind die im UVP-G 2000 selbst enthaltenen Genehmigungsbestimmungen eine solche: IdS hat der Verfassungsgerichtshof iZm der Anwendung des Art. 6 Abs. 3 (bzw. Abs. 4) der FFH-RL unter Hinweis auf das Schrifttum kürzlich ausgesprochen, dass es § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a, Abs. 3 sowie Abs. 4 UVP-G 2000 ermöglichen, dem Unionsrecht „dadurch Rechnung zu tragen", dass mögliche Auswirkungen eines Vorhabens auf die Erhaltungsziele eines FFH-Schutzgebiets von dem/der Bundesminister/in für Verkehr (in einer umfassenden und integrativen Gesamtschau) im Rahmen der UVP und der Genehmigungsentscheidung selbst berücksichtigt werden (vgl. VfGH 09.12.2025, E 210/2025, Pkt. II.3.7., wobei der Verfassungsgerichtshof auch auf die Genehmigungsvorgaben des BStG 1971 als mögliche innerstaatliche Anwendungsgrundlage für die erwähnten unionsrechtlichen Vorschriften hinwies).

3.4.2.17. Bezogen auf den ggst. Fall war nun hinsichtlich der Erteilung (oder Nichterteilung) einer Abweichungsentscheidung iSd Art. 16 FFH-RL Folgendes zu erwägen:

a) Nach dem oben unter II.3.4.1. festgestellten – aus Sicht des erkennenden Senats dahingehend jedenfalls vollständig erhobenen und auf ein ausreichendes fachliches Niveau aufweisenden Grundlagen beruhenden – Sachverhalts sind mit dem Vorhaben iSd Art. 12 und 13 FFH-RL verbotene Wirkungen auf bestimmte Pflanzen- und Tierarten, und zwar in Form des Fangens bzw. Sammelns und Transportierens im lebendem Zustand, der Tötung sowie der Vernichtung von Lebensstätten, verbunden.

b) Gleichzeitig war davon auszugehen, dass keine anderweitig zufriedenstellende Lösung vorlag, um die Ziele des Vorhabens zu erreichen:

So wurde, auch hier mit Ergebnissen eines ausreichenden fachlichen Niveaus, auf mögliche alternative („anderweitig zufriedenstellende") Lösungen ermittelt. Für das erkennende Gericht ergab sich jedoch, dass es gegenüber dem vorgesehenen Standort wie auch der – nach sämtlichen Abänderungen wie auch unter Berücksichtigung der vorgesehenen oder in Form von Nebenbestimmungen vorgeschriebenen Maßnahmen – Ausführung es keine andere Lösung gibt, durch welche es zu einer (im Ergebnis) vorteilhafteren Situation betreffend die verbotenen Wirkungen kommt; mit anderen Worten: die auch mit zumindest geringeren ökologischen Kosten verbunden ist.

Dies betraf dann auch die Lösung betreffend eine andere („geänderte") Verkehrsführung bei der Waldvogelstraße, bei der festzustellen war, dass „keine messbaren" Unterschiede bestehen; auch diese schied sodann im Ergebnis – aufgrund der Gleichwertigkeit des Eingriffs in die Ökologie – als mögliche Alternative aus.

Daraus folgte dann auch, dass weitere Betrachtungen, ob eine mit geringeren ökologischen Kosten verbundene Variante auch hinsichtlich sonstiger Auswirkungen, bis hin zu sozialen Auswirkungen wie den Errichtungs- und Betriebskosten, immer noch als auch „zufriedenstellend" anzusehen ist, nicht erforderlich waren.

c) Soweit die bP4 dabei bestritt, dass das oben unter II.2.5.2. festgestellte Ziel (erst) im verwaltungsgerichtlichen Verfahren erklärt werden konnte (bzw. dies eine Abänderung der bis dahin genannten Ziele darstelle) und dieses Ziel auch als solches unzulässig sei war zunächst Folgendes zu erwägen:

Für das BVwG war kein Grund ersichtlich, warum die Zielsetzung – wenngleich darauf die Sachverhaltsermittlung hinsichtlich anderweitig möglicher zufriedenstellender Lösungen iSd Art. 16 FFH-RL aufzubauen hatte, in der mV8 noch erklärt werden konnte.

Sollte man die Erklärung in der mV8 als Änderung des Antrags 1 oder Antrags 2 werten, so war für das BVwG dennoch kein Grund ersichtlich, dass es sich nicht um eine iSd Art. 13 Abs. 8 AVG noch zulässige Änderung handeln sollte: Die Maßnahme der Unterführung Versorgungsheimstraße war als solches bereits zur Genehmigung eingereichte Maßnahme des Vorhabens (allenfalls aber nicht als „Ziel" des Vorhabens definiert bzw. erklärt). Wenn nun die Schaffung einer solchen Verbindung aber bereits Gegenstand des Vorhabens war, dann wird die Erklärung zum Ziel des Vorhabens noch kein „aliud" darstellen. Auch die Erklärung einer

Überbrückung (stattdessen) an anderer Stelle – zur Ermöglichung auch einer Querung für den MIV – erreicht noch nicht den Grad einer derartigen Abänderung.

Auch aus der FFH-RL bzw. deren effektive Anwendung iSd Art. 4 Abs. 3 EUV, hier durch das BVwG, war nicht zu erkennen, dass eine derartige Vorgangsweise unzulässig wäre.

Was die (positiv wie negativ gefasste) Zieldefinition als solches betrifft übersah das BVwG weiters nicht die Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs in dem oben erwähnten und auszugsweise auch wiedergegebenen Erkenntnis vom 16.12.2019, dass eine zu eng gefasste, auf eine konkrete Ausführungsvariante zugespitzte Zielvorstellung eines Vorhabens keine Grundlage für eine Alternativenprüfung abzugeben vermag; dies, weil eine solche Prüfung dann zwangsläufig mangels Vorliegens vergleichbarer Lösungen ad absurdum geführt werden würde.

Zwar könnte die Erklärung, wonach die Umsetzung des Vorhabens samt aller Bestandteile, Ziel iSd Art. 16 FFH-RL ist, wie dies die PW in der mV8 auch ins Treffen führte (vgl. VHS8, S. 155), die Prüfung vergleichbarer Lösung tatsächlich ad absurdum führen. Doch liegt mit dem unter II.2.5.2. genannten Ziel (gerade noch) keine Ausführungsvariante vor (bzw. wird gerade noch keine Ausführungsvariante ausgeschlossen), die als zu eng gefasst zu sehen wäre.

Vom Vorgesagten abgesehen war allerdings aus Sicht des BVwG auch, würde man die in der mV8 von der PW vorgenommene Modifikation der Ziele des Vorhabens, nicht beachten – sondern nur von den bis dahin von der PW erklärten Zielen ausgehen, jedenfalls im für die Sachverhaltsermittlung relevanten Rahmen (sh. dazu auch die diesbezüglichen beweiswürdigenden Erwägungen unter III.3.4. unter Hinweis insb. auf das innerprozessuale Neuerungsverbot), auch bei der von der bP4 im Verfahren vorgebrachten Variante einer Überbrückung anstelle einer Unterführung für die Querung der Eisenbahnanlage für den MIV nicht von geringen ökologischen Kosten hinsichtlich der (verbotenen) Wirkungen des strengen Schutzsystems auszugehen.

c) Auch lagen die Voraussetzungen vor, die Abweichung auf den Abweichungsgrund von Art. 16 Abs. 1 lit. c zu stützen, und zwar wegen eines gegenüber der Vermeidung der iSd Art. 12 und 13 FFH-RL verbotenen Wirkungen:

Zu beachten war, dass das Vorliegen „zwingender" Gründe des „überwiegenden öffentlichen Interesses" im Rahmen der Interessenabwägung nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs daran zu messen ist, ob es offensichtlich und eindeutig ist, dass sich die öffentlichen Belange gegenüber jenen des Naturschutzes „durchsetzen" und sich die „Zurückstellung des Naturschutzes" demzufolge als „geradezu evident" erweist. Dabei ist zu

berücksichtigen, dass der Schutzzweck nur mit solchen Maßnahmen durchbrochen werden kann, deren Zweck gerade die Verwirklichung des bezeichneten öffentlichen Belanges ist, dh. jene die unmittelbar dem öffentlichen Interesse dienen. Rein begleitende Nebenzwecke genügen nicht, um ein derartiges öffentliches Interesse zu begründen. IS dieses Verständnisses hat der EuGH bereits ausgesprochen, dass Bauarbeiten im Hinblick auf die Ansiedlung oder Erweiterung eines Unternehmens diese Voraussetzungen grundsätzlich nur in Ausnahmefällen erfüllen (vgl. zum Ganzen zu den die Abweichungsvorschriften nach Art. 16 FFH-RL umsetzenden Vorschriften im niederösterreichischen Naturschutzrecht VwGH 23.05.2023, Ro 2022/10/0006, Rn. 41, mwN, ua. auf das Urteil des EuGH vom 16.02.2012 in der Rechtssache C-182/10, *Solvay ua.*).

Der Verwaltungsgerichtshof bringt – und dies wird auch bei einer Abwägung iSd Art. 16 FFH-RL zu beachten sein – in seiner Rechtsprechung zum Naturschutzrecht auch wiederkehrend zum Ausdruck, dass eine Interessenabwägung grundsätzlich so zu begründen ist, dass in qualitativer und quantitativer Hinsicht nachvollziehbare Feststellungen über jene Tatsachen getroffen werden, von denen Art und Ausmaß der verletzten Interessen – hier die Vermeidung verbotener Wirkungen – abhängen, über jene Auswirkungen des Vorhabens, in denen eine Verletzung dieser Interessen zu erblicken ist, und über jene Tatsachen, die das anderweitige (private oder öffentliche) Interesse ausmacht, dessen Verwirklichung die beantragte Maßnahme dienen soll (vgl. zu alldem etwa VwGH 30.08.2023, Ra 2022/10/0016, Rn. 26, mwN).

Fallbezogen war festzustellen (oben II.3.4.2.), dass, jedenfalls in der Bauphase, die Verwirklichung des Vorhabens zu wobei mit dem Vorhaben zum Fangen, Sammeln, Transportieren im lebenden Zustand, weiters zur Tötung und auch zur Vernichtung von Lebensstätten kommen kann.

Demgegenüber stehen allerdings die oben unter II.4. festgestellten mit der Verwirklichung des Vorhabens verbundenen Auswirkungen auf öffentliche Interessen, hier insb. auf das öffentliche Interesse an der Schaffung bzw. Erweiterung einer öffentlichen Verkehrsverbindung:

Gerade die Ermöglichung einer 15-Minuten-Taktung auf der Eisenbahnanlage gegenüber einer 30-Minuten-Taktung (wie mit der dzt. Infrastruktur möglich) und die damit verbundenen Wirkungen für den Ausbau des öffentlichen Eisenbahnverkehrs, insb. die dadurch, auch durch den Anreiz für Fahrgäste, möglichen Kapazitätssteigerungen, reicht – wenngleich aus Sicht des erkennenden Senats gegenüber der durchaus gegebenen Schwere des an sich zu verhindernden Eingriffs gerade noch – aus, ausnahmsweise, und unter Berücksichtigung, dass

die (an sich) dem durch die Art. 12 und 13 FFH-RL vorgegebenen strengen Schutzsystem entgegenstehenden Wirkungen bei einer größeren Anzahl an Pflanzen- und Tierarten bei Vorhabensverwirklichung eintreten werden, von einem „zwingenden" und auch „überwiegenden" öffentlichen Interesse – und zwar in erster Linie sozialer Art – gegenüber dem Interesse an der Erhaltung wildlebender Tiere und Pflanzen auszugehen. Das BVwG ging bei der Abwägung auch davon aus, dass das erwähnte öffentliche Interesse dabei außerdem noch durch die Maßnahmen zur Steigerung der Barrierefreiheit – womit der Anreiz zur Nutzung der öffentlichen Infrastruktur zweifellos noch weiter erhöht wird – verstärkt.

Gleichzeitig übersah das BVwG nicht, dass das (bloße) Verweilen der betroffenen Pflanzen- und Tierarten in einem günstigen Erhaltungszustand iSd Art. 1 lit. i FFH-RL als solches keine Bedeutung (als einem das Gewicht des nach der Unionsrechtslage grundsätzlich unerwünschten Effekts berücksichtigungswürdigen abschwächenden Umstands) bei der Interessenabwägung zukommen kann. Von einer (solchen) gegenteiligen Sichtweise ging aber, wobei ihr aus Sicht des erkennenden Gerichts für die Abwägungsentscheidung iSd Art. 16 FFH-RL bezogen auf das gegenständliche Vorhaben iS obiger Erwägungen ohnedies keine Kompetenz zukam, erkennbar die belangte Behörde 2 aus, wenn sie im Bescheid 2 davon sprach, dass – nach Wiedergabe einer rechtlichen Schlussfolgerung zum Verweilen im günstigen Erhaltungszustand – „andererseits" eine Beeinträchtigung dauerhaft lebensfähiger Bestände der betroffenen geschützten Tierarten nicht bestehe – aus (vgl. Bescheid 2, S. 73). Weiters führte sich der erkennende Senat bei seiner Abwägung vor Augen, dass es zu den verbotenen Wirkungen insb. nur in der Bauphase kommt, und zwar zur Baufeldfreimachung.

Die FFH-RL geht selbst davon aus, dass die in ihr vorgesehenen Maßnahmen – also ua. die Vorkehrungen nach den Art. 12 und 16 – (auch) den Anforderungen der „Gesellschaft" Rechnung tragen (sh. idZ auch den Erwägungsgrund 3 der FFH-RL, wonach es zwar Hauptziel dieser Richtlinie ist, die Erhaltung der biologischen Vielfalt zu fördern, dabei jedoch unter Berücksichtigung ua. der sozialen Anforderungen einen Beitrag zu dem allgemeinen Ziel einer nachhaltigen Entwicklung zu leisten).

Auch handelte es sich überdies insb. nicht um ein als bloß privates Interesse der PW und auch nicht bloß um ein kurzfristiges Interesse (vgl. idZ den Leitfaden strenges Schutzsystem, Pkt. 3-32). So wird eben eine „öffentliche" Eisenbahn modifiziert bzw. ist insb. eine gesetzlich festgelegte Aufgabe der PW, eine bedarfsgerechte und sichere Schieneninfrastruktur zu planen, bauen und zu betrieben (vgl. § 31 Abs. 1 Bundesbahngesetz).

Zu den Beschwerden, insb. jenen der bP4, bP6 und bP8, war an dieser Stelle auf Folgendes hinzuweisen: Bei der Abwägung der Interessen – jedenfalls iZm Art. 16 FFH-RL bzw. auch

dessen richtlinienkonforme Anwendung im Rahmen der Abwägungsprüfung des § 3 Abs. 3 HLG – kommt es nicht darauf an (bzw. kann es nicht darauf ankommen), ob andere öffentliche Interessen (oder auch – wie es der Verwaltungsgerichtshof unter Pkt. 8 seiner Erwägungen in der erwähnten Entscheidung zu Zl. 2011/03/0219 darstellte – andere [gemeint wohl auch: voneinander abgrenzbare bzw. zu unterscheidende] „Teilaspekte“ des [einen] öffentlichen Interesses), etwa die Auswirkungen von Querungen für den MIV oder den Fußgängerverkehr, einem öffentlichen Interesse wie eben der Kapazitätssteigerung durch eine (in Zukunft) höhere Taktung entgegensteht (bzw. was, anders gewendet, bilanziell übrigbleiben würde). Vielmehr geht bzw. ging es fallbezogen darum, welches Gewicht dem bei der Abwägungsentscheidung herangezogenem öffentlichen Interesse gegen die durch das strenge Schutzsystem grundsätzlich zu verhindernden Wirkungen im jeweilige Einzelfall – also hier bezogen auf das Vorhaben – zukommt. Ebenso war es für den erkennenden Senat, sofern nicht spezifische Rechtsvorschriften bestehen, nicht ersichtlich, dass das Vorhaben überhaupt nur dann zu einem öffentlichen Interessen beiträgt (ihm also, anders gewendet, überhaupt Abwägungsgewicht zukommt), wenn etwa bestimmte politische (gegenständlich wurde etwa der STEP 2025 im Verfahren ins Treffen geführt) oder auch verrechtlichte (allgemeine) strategische Zielsetzungen nicht vollständig erreicht würden (sofern solche durch ein einzelnes Vorhaben überhaupt erreicht werden müssten).

Ferner war darauf hinzuweisen – wobei der erkennende Senat davon ausging, dass auch dies auch für die Abwägung von Interessen nach Art. 16 Abs. 1 FFH-RL zu gelten hat –, dass nicht abstrakte Interessenlagen gegeneinander abzuwägen waren: Vielmehr waren bei durch das BVwG vorzunehmenden Wertentscheidung das Gewicht der Beeinträchtigung des in Anbetracht von Art. 2 und 12 FFH-RL zu beachtenden strengen Schutzsystems durch das konkret beantragte Projekt einerseits sowie der konkrete Beitrag dieses Projekts zur Verwirklichung der damit verfolgten Zielsetzungen bzw. ein (oder das) öffentliche Interesse andererseits (wie hier die Auswirkungen auf Verkehrsverbindungen durch eine höhere mögliche Taktung) zugrunde zu legen (vgl. idZ VwGH 23.08.2023, Ro 2022/04/0003, Rn. 42).

3.4.2.18. Art. 12 und 16 FFH-RL standen sohin, jedenfalls betreffend die Prüfung möglicher anderweitiger zufriedenstellender Lösungen wie auch hinsichtlich des Vorliegens eines der genannten Gründe für die Gewährung einer Abweichung vom strengen Schutzsystem, der Erteilung der Trassengenehmigung nicht entgegen.

Dabei war angesichts des festgestellten Sachverhalts, der auf einer fachgerechten und vollständigen Tatsachenermittlung – und dies auch hinsichtlich möglicher durch das Vorhaben ausgelöster zum Zweck des Artenschutzes verbotener Wirkungen – beruht, anders als die

bP10 offenbar (wenn sie es auch den Zusammenhang nicht näher substantiiert hatte) vermeinte, auch nicht zu erkennen, dass bzw. warum die nach Art. 16 FFH-RL erteilte Abweichungsgenehmigung den Erwägungen des EuGH in dessen Urteilen in den Rechtssachen C-477/19, C-357/20, C-473/18 und C-474/19 widersprechen sollte.

3.4.2.19. Auch kamen aus Sicht des erkennenden Senats nach dem festgestellten Sachverhalt und dem sonstigen Verfahrensgeschehen keine anderen Gründe hervor, wonach die Genehmigungsvoraussetzung (gemeint: als nach § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 mitanzuwendende Verwaltungsvorschrift) als nicht erfüllt anzusehen gewesen wären.

An dieser Stelle sei angemerkt, dass im Übrigen auch die erteilte Genehmigung an sich den erwähnten Bestimmungen der FFH-RL nicht widersprach.

3.4.2.20. Im Übrigen ist auf die unten unter IV.3.4.6. ausgeführten Erwägungen betreffend die Erfüllung der Genehmigungsvoraussetzungen des Wr NSchG – dort va. betreffend die Auswirkung der Vorhabensverwirklichung auf den Erhaltungszustand der von der Abweichungsgenehmigung betroffenen Arten – zu verweisen.

Zur Erteilung der Trassengenehmigung im Übrigen

3.4.2.21. Aus dem HLG ergibt sich keine gesetzliche Verpflichtung zur Wahl der im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit optimalen Trassenvariante (vgl. VwGH 24.05.2022, Ra 2021/03/0167, Rn. 72).

3.4.2.22. Nach § 3 Abs. 1 HLG besteht die Grundlage für die Erteilung einer Trassengenehmigung in einem bestimmten nach Maßgabe der Erfordernisse einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn geplanten Trassenprojekt, bei dessen Erstellung auf das Ergebnis einer Umweltverträglichkeitsprüfung Bedacht zu nehmen ist, ohne dass daraus jedoch ein Vorrang für Projekte ableitbar wäre, bei denen unter Hintanstellung der Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit ausschließlich auf die bestmögliche Umweltverträglichkeit abgestellt würde (vgl. zum Ganzen neuerlich Ra 2021/03/0167, Rn. 72, unter Hinweis der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofs zur nach § 3 Abs. 1 HLG zu erlassenden Trassenverordnung, wobei diese als übertragbar auf die geltende Rechtslage zu betrachten war).

3.4.2.23. Soweit man durch die bP4, die bP6, die bP8 oder die bP10, unter Berücksichtigung auch gesetzter Fristen zur Konkretisierung der Beschwerden gegen den Bescheid 1, die Trassengenehmigung überhaupt als bestritten ansah, so folgte angesichts des oben unter II.1.1.8.1.b, II.2.7., II.4. (zu den Auswirkungen auf öffentliche Interessen) wie

auch – hinsichtlich der Auswirkungen auf die Umwelt – unter II.3.1. bis II.3.8., insb. II.3.9. (Gesamtbewertung der Auswirkungen auf die Umwelt), festgestellten Sachverhalts, dass § 3 Abs. 1 HLG – auch neben den vorliegenden Voraussetzungen für die Erteilung einer Abweichungsgenehmigung nach Art. 16 FFH-RL – erfüllt wird (vgl. zur Bedachtnahme ua. auf die öffentlichen Interessen idZ die bereits erwähnte Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs zu Zl. 2011/03/0219, Pkt. 5).

Gesamtergebnis

3.4.2.23. Insgesamt war festzuhalten, dass sich auch sonst – bei Beachtung der Beschwerdevorbringen bis insb. zum Zeitpunkt des innerprozessualen Neuerungsverbots betreffend die Ergänzung der erhobenen Beschwerden gegen den Bescheid 1 – keine Gründe ergaben, die der Erteilung der Genehmigung für die Trasse entgegenstanden; dies trifft insb. bei Bedachtnahme auf die Umweltverträglichkeit des Vorhabens im Verständnis des § 3 Abs. 1 HLG zu.

3.4.3. Zum EisbG:

3.4.3.1. Strittig war, ob das Vorhaben, wie insb. von der bP4 behauptet, va. in Anbetracht etwa von Auflassungen bestimmter Kreuzungen und den damit verbundenen Barrierewirkungen, dem § 20 EisbG widerspricht. IdZ war sodann zwischen den Parteien ebenfalls strittig, ob es sich bei dieser Vorschrift überhaupt um eine Genehmigung handelt (bzw., anders gewendet, eine uU anzuwendende Genehmigungsvoraussetzung begründet wird) und, falls ja, inwieweit Mitspracherechte beschwerdeführender Parteien überhaupt bestehen.

3.4.3.2. Auch nach der in der mV1 geführten rechtlichen Erörterung zur genannten Vorschrift war dazu zu erwägen:

a) Zunächst ist festzuhalten, dass die PW mit dem Antrag 1 um „Genehmigung" auch nach dem § 20 EisbG ansuchte (wenngleich sie in der mV1 wiederum die Auffassung vertrat, dass es sich aus ihrer Sicht um keine „Genehmigungsbestimmung" handle: vgl. VHS1, S. 45).

Im Bescheid 1 traf die belangte Behörde 1 unter Spruchpunkt I.3.2 den feststellenden Ausspruch, dass das „Eisenbahnunternehmen verpflichtet" sei, bestehende Verkehrsanlagen und Wasserläufe wie im Projekt dargestellt, wiederherzustellen (unter Spruchpunkt VIII. des Bescheids [„Rechtsgrundlagen"] wird neben den §§ 31 ff EisbG auch § 20 leg. cit. erwähnt).

b) § 20 Abs. 1 EisbG ordnet einerseits an, dass „das Eisenbahnunternehmen nach dem Ergebnis des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens" Verkehrsanlagen und Wasserläufe, die durch den Bau der Eisenbahn gestört oder unbenützbar werden, auf seine

Kosten in geeigneter Weise „wiederherzustellen hat"; weiters, dass die Anlagen und Wasserläufe von dem bisher hiezu Verpflichteten zu erhalten und zu erneuern sind. Darüber hinaus normiert die Bestimmung die Tragung von Kosten insbesondere von Bauten, die früher nicht vorhanden waren. Schließlich sieht die Bestimmung die Subsidiarität gegenüber anderen Vereinbarungen vor.

Dabei sind nach § 20 Abs. 2 EisbG wiederhergestellte Verkehrsanlagen und Wasserläufe den zur künftigen Erhaltung und Erneuerung gemäß Abs. 1 Verpflichteten förmlich zu übergeben. Wird die Übernahme „verweigert", so „entscheidet" die Behörde nach Maßgabe des Abs. 1, in welchem Umfang die Übernahme sowie die künftige Erhaltung und Erneuerung zu erfolgen hat.

c) Der Verwaltungsgerichtshof hat zu dieser Vorschrift judiziert, dass es sich bei der Verpflichtung nach § 20 EisbG um eine solche handelt, die vom Bau der Eisenbahn abhängig gemacht ist, sohin um eine Folge, welche nur dann eintritt, wenn das Eisenbahnunternehmen von der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung Gebrauch macht. Nur in diesem Fall tritt daher die erwähnte Verpflichtung ein (zum Ganzen VwGH 24.09.2014, 2012/03/0003, und VwGH 24.02.1986, 86/10/0017). Schon nach dem Wortlaut bezieht sich § 20 leg. cit. auf jene Fälle, so der Verwaltungsgerichtshof in seiner bisherigen Rechtsprechung außerdem, in denen im Gefolge des Baus der Eisenbahn vorhandene Verkehrsanlagen in Mitleidenschaft gezogen wurden und nach Abschluss des Bauvorhabens wiederhergestellt werden müssen (vgl. VwGH 13.09.2015, Ra 2016/03/0031, Rn. 10). IZm § 20 Abs. 2 EisbG sprach der Verwaltungsgerichtshof auch bereits aus, dass die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baubewilligung nicht von einer behördlichen Entscheidung betreffend die Übernahme und künftige Erhaltung und Erneuerung einer Weganlage abhängig ist (vgl. VwGH 14.11.2001, 99/03/0378, zur Geltendmachung einer Unzulässigkeit des Vorbehalts der Übernahme einer durch Verlegung betroffenen, als Parallelstraße zur Bahn verlaufenden Gemeindestraße, in das öffentliche Gut nach einem noch abzuschließenden Übereinkommen).

So lag insb. dem im Vorabsatz bereits erwähnten Erkenntnis vom 24.09.2014 der Sachverhalt zugrunde, dass die dortige Eisenbahnbehörde gestützt auf die §§ 31 und 31f EisbG eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für die Verlängerung einer Straßenbahn erteilte. Im Spruch des Bescheids traf die Behörde – wie auch gegenständlich im Bescheid 1 – die „Feststellung" das die Genehmigungswerberin „gemäß § 20 Eisenbahngesetz" verpflichtet wäre, auf ihre Kosten die bestehenden Wege- und Straßenverbindungen, die durch das gegenständliche Bauvorhaben gestört oder unbenützbar werden, wiederherzustellen und „projektsgemäß auszuführen". Sie wies auch darauf hin, dass um Sondergebrauch nach den

zur Anwendung gelangenden eisenbahn(bau)rechtlichen Vorschriften anzusuchen wäre. Weiters wies sie auf eine Vereinbarung iZm einer Gebietskörperschaft hin. Im berufungsbehördlichen Verfahren erklärt sodann eine Eigentümerin eines benachbarten Grundstücks (die spätere Beschwerdeführerin), dass durch das Bauvorhaben das Wegenetz insoweit gestört würde, als ihre Ein- und Ausfahrt aufgelassen und den entgegen dem Bestimmungen des EisbG nicht wieder hergestellt werden solle. Nach einer Änderung des verfahrenseinleitenden Antrags betreffend die Zu- und Abfahrtsituation zum Grundstück der späteren beschwerdeführenden Partei wendete diese Partei gegen die Antragsänderung ein, dass diese mit „erheblichen Nachteilen", insb. durch eine schlechtere Vermietbarkeit und damit wirtschaftliche Nachteile, für sie verbunden wäre. Für die Berufungsbehörde war der Nachteil der beschwerdeführenden Partei, bestehend in der Grundinanspruchnahme sowie einer geänderten Abfahrtssituation von ihrem Grundstück, bei der Entscheidung über die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung entsprechend zu berücksichtigen. In der in der Folge durchgeführten Abwägung der Nachteile gegenüber den Vorteilen kam die Berufungsbehörde zum Schluss, dass letztere überwiegen würden.

In der dagegen an den Verwaltungsgerichtshof erhobenen Beschwerde erachtete sich die beschwerdeführende Partei in ihrem subjektiven Recht auf Einhaltung der Enteignungsvoraussetzungen und auf Nichterteilung der Bewilligung des zur eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung eingereichten Projektes verletzt, weil dieses keine Eisenbahnanlage iS des § 10 EisbG betreffe. Der Verwaltungsgerichtshof wies in seiner Beschwerdeentscheidung zunächst auf seine – bereits zuvor erwähnte – bisherige Rechtsprechung zu § 20 EisbG (konkret die Entscheidungen VwGH 24.02.1986, 86/10/0017 [VwSlg. 12.049 A/1986] und 14.11.2001, 99/03/0378) und sowie auf das Schrifttum (*Catharin/Gürtlich*, Eisenbahngesetz[2] [2011]) hin: So „hänge" die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baubewilligung nicht „von einer behördlichen Entscheidung betreffend die Übernahme und künftige Erhaltung" einer Erneuerung an einer Weganlage ab; § 20 Abs. 2 EisbG verlange nämlich erst für den Fall, dass darüber keine Vereinbarung besteht und die Übernahme einer wieder hergestellten Verkehrsanlage verweigert wird, eine diesbezügliche behördliche Entscheidung. Daraus – sowie aus dem letzten Satz des Abs. 1 des § 20 EisbG – lässt sich aus Sicht des Verwaltungsgerichtshofs ableiten, dass für die Fälle der Wiederherstellung von Verkehrsanlagen und Wasserläufen vorrangig eine Vereinbarung und somit eine privatrechtliche Einigung anzustreben ist. Bei der in § 20 Abs. 1 EisbG enthaltenen Verpflichtung des Eisenbahnunternehmens handelt es sich um eine solche, die vom Bau der Eisenbahn abhängig gemacht sei, sohin um eine Folge, welche nur dann eintrete, wenn das Eisenbahnunternehmen von der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung Gebrauch mache. In diesem Fall würden die in der Baugenehmigung „diesbezüglich enthaltenen Verpflichtungen"

eintreten. Der Verwaltungsgerichtshof verwarf das Argument der Beschwerde, dass aus Spruchpunkt I.4. des erstinstanzlichen Bescheides noch aus dem angefochtenen Bescheid im Zusammenhalt mit übrigen im erstinstanzlichen Bescheid getroffenen Absprüchen abzuleiten ist, dass die belangte Behörde über die wiederherzustellenden Straßenteile „als Eisenbahnanlage" iSd § 10 EisbG abgesprochen hätte. Den wieder herzustellenden Straßenteilen bzw. Verkehrsanlagen fehle es an einer Zweckwidmung unmittelbar für den Eisenbahnverkehr. Diese würden insofern nicht unmittelbar dazu dienen, den Eisenbahnbetrieb oder Eisenbahnverkehr aufzunehmen bzw. diesen aufrecht zu erhalten. Der Verwaltungsgerichtshof sprach aber auch aus, dass im Rahmen der Abwägungsbeurteilung zur Eisenbahnanlage nach § 31f Z 3 EisbG zutreffend auch die einer Partei nicht nur unmittelbar durch dieses Bauvorhaben, sondern auch mittelbar durch die Wiederherstellung der Verkehrsanlagen ergebenden Nachteile in Anschlag zu bringen seien.

Konkret sprach der Verwaltungsgerichtshof in der Entscheidung aus:

„Insofern konnte im vorliegenden Baugenehmigungsbescheid auch auf die entsprechende Vereinbarung zwischen der mitbeteiligten Partei und dem Land Tirol Bezug genommen werden (vgl den letzten Satz des Spruchpunktes I.4. des von der belangten Behörde bestätigten Erstbescheides). Weiters kann es nicht als rechtswidrig angesehen werden, wenn in dem eben genannten Spruchpunkt auf die Verpflichtung der mitbeteiligten Partei gemäß § 20 EG hingewiesen und dabei festgehalten wurde, dass sämtliche Bestandteile der B 171 Tiroler Straße nach Baufertigstellung auf Landesstraßengrund zu liegen kommen sollen, zumal es vorliegend eben um die Wiederherstellung der besagten Straßenbestandteile geht. Dass nach § 20 EG die Verpflichtung zur Wiederherstellung eine Anpassung der Wiederherstellungsmaßnahmen an die der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung entsprechenden Bauausführung der Eisenbahn einschließt, lässt sich aus dem vorletzten Satz des Abs 1 dieser gesetzlichen Bestimmung ableiten, der eine Regelung für früher - das heißt vor dem Eisenbahnbau - nicht vorhandene Bauten enthält. Damit erweist sich auch der Beschwerdehinweis als nicht zielführend, dass die Wiederherstellung einen (behauptetermaßen) bisher nicht existierenden Radweg betreffe, der nunmehr erstmalig hergestellt werden solle und die Wiederherstellung damit nicht (nur) die bestehenden, sondern auch andere Verkehrsanlagen umfasse.

[...]

3. Anders als die Beschwerde meint, hat die belangte Behörde auch keine Zuständigkeit nach dem Tiroler Straßengesetz zur Erteilung einer Bewilligung betreffend den Neubau bzw einer baulichen Änderung einer Straße in Anspruch genommen. Sollte eine derartige Bewilligung tatsächlich erforderlich sein, zielt der bekämpfte Bescheid nicht darauf ab, eine solche zu erteilen, vielmehr wird unter dem genannten Spruchpunkt I.4. ohnehin auf ein nach diesem Landesgesetz erforderliches Ansuchen (um Sondergebrauch) hingewiesen. Die vorliegende eisenbahnbaurechtliche Bewilligung vermag eine nach Tiroler Landesrecht erforderliche straßenrechtliche Bewilligung nicht zu ersetzen, die bei Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung anzuwendenden eisenbahnrechtlichen Vorschriften sehen im Übrigen die Anwendung einer landesgesetzlichen Vorschrift nicht vor (vgl VwGH vom 14. November 2001,

99/03/0378). Die geltend gemachte Rechtswidrigkeit des bekämpften Bescheides wegen Unzuständigkeit der belangten Behörde liegt nicht vor."

In dem zu Ro 2014/03/0008 ergangenen Erkenntnis betreffend die Rechtmäßigkeit der Enteignungsentscheidung zu dem in der zuvor näher dargestellten Entscheidung vom 24.09.2014 führte der Verwaltungsgerichtshof zunächst aus, dass durch die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung der Umfang der genehmigten Objekte auch für das Enteignungsverfahren verbindlich festgelegt wird. Er sprach auch aus, dass der Eigentümer einer betroffenen Liegenschaft im Enteignungsverfahren nicht mehr einwenden kann, die Inanspruchnahme seiner Liegenschaft nicht im öffentlichen Interesse liege. Er hat jedoch – zum Einwand Liegenschaften der Beschwerdeführerin seien von Maßnahmen betroffen, die keine Eisenbahnanlagen betreffen würden – auch festgehalten, dass die Verpflichtung des Eisenbahnunternehmens nach § 20 Abs. 1 EisbG eine Anpassung der Wiederherstellungsmaßnahmen an die der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung entsprechende Bauausführung einschließt. Diese kann auch Bauten enthalten, die vor dem Eisenbahnbau nicht vorhanden waren, sich aber – was auch im entschiedenen Fall so gewesen wäre – nach dem Stand der Technik als erforderlich erweisen.

d) Bei einem Vorhaben wie dem ggst. sind gemäß § 24 Abs. 1 2. Satz UVP-G 2000 ua. alle vom Bund zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen „materiellen Genehmigungsbestimmungen" anzuwenden, auch soweit sie in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden fallen (sh. dazu auch oben unter IV.3.2.3.).

Als „Genehmigung" wiederum gelten nach § 2 Abs. 3 erster Satz UVP-G 2000 die in den einzelnen Verwaltungsvorschriften für die „Zulässigkeit der Ausführung" eines Vorhabens vorgeschriebenen behördlichen Akte oder Unterlassungen, wie insbesondere Genehmigungen, Bewilligungen oder Feststellungen. Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs kommt es aber darauf an, ob die Zulassung eines konkreten Vorhabens an einem bestimmten Standort den Gegenstand der Genehmigung darstellt. Zu „Genehmigungen" zählen Normen, die konkrete, insbesondere Fragen des Umwelt- und Nachbarrechts einschließende, Genehmigungskriterien und ein Recht auf Beginn einer Tätigkeit, zB die Gewinnung mineralischer Rohstoffe, einräumen (vgl. idS etwa VwGH 18.12.2014, Ro 2014/07/0033, mwN).

Dabei gibt § 2 Abs. 3 UVP-G 2000 auch die maximale Reichweite der Verfahrenskonzentration vor (vgl. *Schmelz/Schwarzer*, aaO, § 2, Rn. 58). Zu den „Genehmigungsvoraussetzung" sind sodann jene materienrechtlichen Vorschriften zu zählen, die jeweils die Voraussetzungen für die Erteilung einer erforderlichen Genehmigung regeln (vgl. *Schmelz/Schwarzer*, aaO, § 17,

Rn. 58, und § 24f, Rn. 35). Anhand dieser Vorschriften ist sodann die Erteilung oder die Versagung der begehrten Genehmigung – hier nach § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 – zu prüfen.

e) Aus § 20 Abs. 1 EisbG erfließt für den erkennenden Senat wiederum eine unmittelbar – bei Fehlen einer anderen Vereinbarung zur Anwendung gelangende – Rechtspflicht für ein Eisenbahnunternehmen, die Wiederherstellungskosten gestörter oder unbenutzbarer Verkehrsanlagen abhängig von der erteilten Baugenehmigung zu tragen. In ebensolcher Weise wird die Kostentragung für Teile von Verkehrsanlagen mit aufgrund des Eisenbahnbaus vergrößerten Erhaltungs- und Erneuerungskosten oder für zuvor nicht vorhandene Bauten solcher Anlagen geregelt.

Altenburger/Bauer/Netzer vertreten dazu die Auffassung, dass die Bestimmung, welche konkreten Wiederherstellungsmaßnahmen gemäß § 20 Abs. 1 EisbG notwendig seien, „Gegenstand des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens" sei. Die für die Umgestaltung, Umlegung und Neuerrichtung gestörter Verkehrsanlagen etc. erforderlichen Baumaßnahmen seien daher jedenfalls im Ermittlungsverfahren zu prüfen und „im Rahmen des Baugenehmigungsbescheids zu genehmigen" (*Altenburger/Bauer/Netzer*, Die Wiederherstellung von Straßen und Wegen gemäß § 20 EisbG, RdU-UT 2020, S. 30, unter Hinweis auf in dieselbe Richtung gehende Auffassungen von *Netzer* und *Catharin/Gürtlich*, wobei immer auf die Entscheidung VwGH 24.02.1986, 86/10/0017, als Grundlage dafür verwiesen wird, dass allenfalls über Wiederherstellungsmaßnahmen im [eisenbahnbehördlichen] Baugenehmigungsverfahren zu entscheiden sei).

f) Daraus folgte für das BVwG jedoch nicht, dass § 20 Abs. 1 EisbG eine „materielle Genehmigungsbestimmung" iSd § 24 Abs. 1 2. Satz UVP-G 2000 ist:

So ist – wie im Fall der zu Zl. 2012/03/0003 ergangenen Entscheidung – die das Eisenbahnunternehmen treffende Rechtspflicht primär durch das Erzielen einer Vereinbarung, zB mit einem Straßenbaulastträger, zu erfüllen (ggst. etwa mit der Stadt Wien).

Nur für den Fall des Fehlens einer solchen Vereinbarung könnte man – wie offenbar die oben genannten Stimmen im Schrifttum – der Ansicht sein, dass die mit der Störung von Verkehrsanlagen verbundene Errichtung einer Eisenbahnanlage nur dann genehmigt werden darf, wenn – vorausgesetzt eine Vereinbarung liegt nicht vor bzw. ist deren Abschluss auch nicht konkret absehbar – vorgekehrt wird, dass der Pflicht nach § 20 Abs. 1 EisbG (in einer bestimmten Art und Weise) nachgekommen wird (so wie etwa die Vorkehrung entsprechender Ersatzpflanzungen bei Erteilung einer Entfernungsbewilligung nach dem Wr BSchG; sh. dazu auch unten unter IV.3.4.7.). Eine solche Vorkehrung wurde in dem vom

Verwaltungsgerichtshofs am 24.02.1986 entschieden Fall getroffen: Dort wurde – unter Bezugnahme auf § 20 EisbG – zur eisenbahnbehördlichen Baugenehmigung eine Nebenbestimmung in Form einer Bedingung vorgeschrieben, eine Fuß- und Radwegunterführung basierend auf einem näher bezeichneten generellen Projekt zu errichten. Ein solches Erfordernis könnte man aus der Wortfolge „nach dem Ergebnis des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens" ableiten.

Gleichzeitig könnte man der Ansicht sein, dass die genannte Wortfolge bewirken soll, dass vom Ergebnis des genehmigten Vorhabens auszugehen ist bzw. damit vorgibt welche Wiederherstellungsmaßnahmen (also eben deren Konkretisierung) in die Vorkehrung aufzunehmen wären.

Ob die Baugenehmigung nur dann erteilt werden kann (damals nach den §§ 35 f EisbG, nach geltender Rechtslage nach § 31f leg. cit) wenn, insb. wegen des Fehlens einer Vereinbarung, eine Vorkehrung wie eine Bedingung – in ggst. Fall wurde (nur) ein feststellender Ausspruch getroffen – vorgesehen wird, war in der Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs vom 24.02.1986 gar nicht strittig; so auch nicht in der Entscheidung vom 24.09.2014, wenngleich sich dieser entnehmen lässt, dass die in § 31f EisbG genannten Anforderungen gerade nicht auf die Wiederherstellungsmaßnahmen anzuwenden sind. Auch ging der Verwaltungsgerichtshof in der zuletzt erwähnten Entscheidung erkennbar davon aus, dass es sich bei dem feststellenden Ausspruch iZm der Wiederherstellungspflicht nach § 20 leg. cit. – wie dargelegt, auch ggst. sprach die belangte Behörde 1 eine solche aus – (nur) um einen, nicht als rechtswidrig zu erkennenden, „Hinweis„ handelt.

Was der Verwaltungsgerichtshof bisher jedoch klar ausgesprochen hat ist, dass es sich bei der Verpflichtung nach § 20 Abs. 1 EisbG um eine solche handelt, die vom Bau der Eisenbahn abhängig gemacht ist, sohin um eine Folge, welche nur dann eintritt, wenn das Eisenbahnunternehmen von der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung Gebrauch macht; nur in diesem Fall tritt daher die erwähnte Verpflichtung ein. Gerade (auch) dieser Umstand sprach dagegen, § 20 Abs. 1 als „materielle Genehmigungsbestimmung" iSd §§ 2 Abs. 3, 24 Abs. 1 und 24f Abs. 1 UVP-G 2000 zu qualifizieren. So war nicht erkennbar, dass diese Verpflichtung über die Zulassung eines Vorhabens an einem bestimmten Standort entscheiden soll.

Dies bedeutet nicht, dass (konkret absehbare) Wiederherstellungsmaßnahmen von durch das Vorhaben gestörter oder unbenutzbarer Verkehrsanlagen bei der Prüfung der Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens nach § 31f EisbG keine Rolle spielen können: So ist nach § 31f Z 2 EisbG ua. Voraussetzung der Genehmigungserteilung, dass vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmende Interessen nicht verletzt werden.

Ausgehend vom Ausmaß der Störung und den konkreten Wiederherstellungsmaßnahmen ist auch – va. als Grundlage für eine Interessenabwägung – das Ausmaß eines verletzten Interesses zu prüfen (vgl. auch ErläutRV 103 BlgNR, 8. GP, zu § 20, wonach „im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens“ die Behörde auch eine gutachterliche Stellungnahme der nach den straßenrechtlichen Vorschriften zuständigen Behörde einzuholen habe). Ebenso kann die Tatsache zu erwartender Wiederherstellungsmaßnahmen in einem bestimmten Ausmaß, was auch in der Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs vom 24.09.2014 angesprochen wird, bei einer Interessenabwägung nach § 31f Z 3 leg. cit. zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, dass im nach §§ 31a Abs. 1 EisbG vorzulegenden „Bauentwurf“ nach §31b Abs. 2 leg. cit. iVm § 4 Abs. 1 Z 6 EBEV auch „grundsätzliche Angaben“ zu den wiederherzustellenden Verkehrswegen und Wasserläufen zu tätigen sind.

3.4.3.3. Doch selbst wenn man in § 20 Abs. 1 EisbG eine im ggst. Verfahren aufgrund der Verfahrenskonzentration anzuwendende, „materielle Genehmigungsbestimmung” erblicken würde (bzw. darin eine „Genehmigungsvoraussetzung“ iS obiger Erwägungen erkennt), wäre die Rechtmäßigkeit der Übereinstimmung des Vorhabens mit § 20 Abs. 1 EisbG nach § 27 VwGVG nicht Gegenstand des verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahrens gewesen:

So war für den erkennenden Senat nämlich auch nicht erkennbar, dass es sich bei § 20 EisbG (insb. deren Abs. 1) um eine – von etwa der bP4 – aufgreifbare, ihr also, mit anderen Worten, ein Mitspracherecht, einzuräumende „Umweltschutzvorschrift” handeln sollte: Zwar geht das BVwG zum Schutzgut „Sach- und Kulturgüter” aus, dass die Auswirkungen eines Vorhabens auch auf den Funktionserhalt öffentlicher Infrastruktur zu bewerten ist (sh. dazu unten IV.3.4.8.7.). Doch war nicht erkennbar, dass die Zielrichtung des § 20 EisbG im Schutz der Umwelt – und zwar iS einer Hintanhaltung von Gefahren für die menschliche Gesundheit oder die Natur – bestehen würde.

Soweit es eine mögliche Verletzung (unmittelbar eingeräumter) aus § 20 EisbG abzuleitender subjektiver Rechte betrifft, war nur der Vollständigkeit halber noch darauf hinzuweisen, dass keine (dingliche) Berechtigung einer der beschwerdeführenden Parteien an einer durch das Vorhaben gestörten Verkehrsanlage behauptet wurde noch eine solche ersichtlich war (vgl. idS unter Darstellung eines möglichen Zusammenhangs mit § 31e EisbG hinsichtlich einer möglichen dinglichen Betroffenheit durch Wiederherstellungsmaßnahmen bei *Altenburger/Bauer/Netzer*, aaO, S. 31).

3.4.3.4. Betreffend die Erfüllung der Genehmigungsvoraussetzungen des § 31f EisbG war zu erwägen:

a) Vorauszuschicken war hier, dass der Verwaltungsgerichtshof den § 31f EisbG – dh. hinsichtlich der Z 1 bis 3 – als „Umweltschutzvorschrift" ansieht (vgl. VwGH 17.11.2015, Ra 2015/03/0058, Pkt. 4.2., mwN).

b) Erfüllt wurde angesichts des oben unter II.2. – insb. aufgrund der Schlussfolgerungen in einem von der PW vorgelegten Gutachten iSd § 31a EisbG – festgestellten Sachverhalts durch die als Errichtung und Betrieb einer Eisenbahnanlage zu sehenden Maßnahmen des Vorhabens die *Z 1* von § 31f leg. cit. (vgl. hiezu Pkt. 4.2. des erwähnten Erkenntnisses des Verwaltungsgerichtshofs vom 17.11.2015).

Gleichzeitig war insb. auch, wobei an den diesbezüglichen Sachverhaltsermittlungen auch wasserbautechnischer Sachverstand mitwirkte, festzustellen (sh. oben unter II.3.6.), dass die vorgesehene Umgang mit Niederschlagswässern, insb. soweit diese nicht versickert sondern in die Kanalisation der Stadt Wien eingeleitet werden sollen, dem Stand der Technik entspricht (bzw. diesem nicht widerspricht).

c) Auch stand die *Z 2* des § 31f EisbG der Genehmigung des Vorhabens nicht entgegen:

Dazu war zunächst zu sagen, dass – wenn man iS der obigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs den gesamten § 31f EisbG als „Umweltschutzvorschrift" sieht – auch die Einhaltung von § 31f Z 2 leg. cit. von den zur Geltendmachung (als subjektives Recht) einer solchen Vorschrift Berechtigten, wie der bP4, moniert werden konnte.

Unter die zu berücksichtigenden Interessen fallen nach *Catharin/Gürtlich/Walder-Wintersteiner* jedenfalls die Interessen nach dem BVG Nachhaltigkeit. Ua. zu diesem Interesse soll sich dann eine Gebietskörperschaft bei der Anhörung gemäß § 31d EisbG äußern. Über alle öffentlichen Interessen ist in der Baugenehmigung im Wege einer Abwägung zu entscheiden. Die Gebietskörperschaften tragen dabei mit ihren Stellungnahmen zur Ermittlung der öffentlichen Interessen und zu den Argumenten bei ihrer Abwägung bei. Die Abwägungsentscheidung ist sodann von der Behörde (bzw. allenfalls einem Verwaltungsgericht) zu treffen (vgl. zu alldem *Catharin/Gürtlich/Walder-Wintersteiner,* aaO, § 31d, Anm. 3, und § 31f, Anm. 8). Damit kann auch der Schutz von Bäumen – insb. in einem städtischen Gebiet (sh. dazu auch die Erläuterungen zum Wr BSchG unter IV.1.10.) – beurteilungsgegenständlich sein.

Soweit die bP4 nun betreffend die Entfernung von Bäumen eine Verletzung der Interessen der Stadt Wien behauptete war – nach ergänzenden Sachverhaltsermittlungen durch das BVwG, an denen auch die Stadt Wien mitwirkte – festzustellen (sh. oben unter II.5.2.), dass es allerdings zu keiner solchen Verletzung kommt.

Es war sohin auch nicht zu prüfen, ob das bzw. ein öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens (soweit als „Eisenbahnanlage" zu sehen) dem Interesse der Stadt Wien (iSd § 31f Z 2) am Erhalt von Bäumen widerspricht.

d) Schließlich stand auch § 31f *Z 3* EisbG der Genehmigung des Vorhabens nicht entgegen:

Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs räumt § 31e EisbG den an der betroffenen Liegenschaft dinglich Berechtigten Parteistellung im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren ein. Als solche können sie subjektiv öffentliche Rechte geltend machen, die gemäß § 31f Z 3 leg. cit. einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung entgegenstehen. Es können – allerdings – erfolgreich nur solche Nachteile eingewendet werden, durch die er unmittelbar beeinträchtigt ist. Die geltend gemachten Rechte müssen mit seinem dinglichen Recht untrennbar verbunden und im EisbG als subjektiv öffentliche Rechte ausgebildet sein. Demnach können dinglich Berechtigte im Rahmen der gemäß § 31f Z 3 EisbG gebotenen Interessenabwägung einwenden, dass das geplante Bauvorhaben keinen Vorteil für die Öffentlichkeit darstelle oder der Vorteil für die Öffentlichkeit geringer sei als die ihnen dadurch erwachsenden Nachteile (vgl. zu alldem VwGH 15.03.2021, Ra 2021/03/0008, Rn. 9 f, mwN).

Voraussetzung, dass das Vorhaben (nur) nach einer Abwägung genehmigt werden kann, ist allerdings die zu erwartende (tatsächliche) Verletzung der erwähnten subjektiven Rechte (vgl. dazu VwGH 06.05.2021, Ra 2019/03/0040 , Rn. 42).

Einwendungen betreffend Lärm und andere Immissionen (wie Staub, Schmutz, Abgase, Gerüche und dgl. – wie etwa auch Einwirkungen durch elektromagnetische Felder) betreffen keine nach dem EisbG gewährleisteten subjektiven öffentlichen Rechte, weil sie nicht auf eine aus öffentlich-rechtlichen Regelungen erwachsene Rechtsstellung abgestellt sind, sondern – allenfalls – zivilrechtliche Ansprüche, etwa nach § 364a ABGB, zum Gegenstand haben. Selbst wenn durch die Verwirklichung des zur Genehmigung eingereichten Vorhabens Personen in ihrem Leben oder in ihrer Gesundheit Schaden erleiden können, hat die Vorschreibung entsprechender Auflagen zur Begegnung eines solchen Schadens von Amts wegen zu geschehen, ohne dass den betroffenen Personen darauf ein Rechtsanspruch zustünde (vgl. zum Ganzen VwGH 25.08.2010, 2007/03/0027, mwN, zu § 35 Abs. 3 EisbG vor der Novellierung durch BGBl. I Nr. 125/2006, wobei § 31f Z 3 der zuvor genannten Vorschrift entspricht bzw. die zu § 35 Abs. 3 leg. cit. ergangene Rechtsprechung übertragbar ist: VwGH 22.06.2016, Ra 2016/03/0027, Rn. 16; idZ vgl. auch *Catharin/Gürtlich/Walder-Wintersteiner*, aaO, § 31e EisbG, Anm. 11, sowie § 31f, Anm. 11). Gleichzeit hat der Verwaltungsgerichtshof bereits ausgesprochen, dass es die Parteistellung im

eisenbahnrechtlichen Bauverfahren ermöglicht geltend zu machen, dass durch den Bau und den Betrieb eines Eisenbahnbauvorhabens entstehende Schäden am Grundstück und gegebenenfalls Beeinträchtigungen von Leben und Gesundheit nicht ausgeschlossen werden können, damit Vorkehrungen zur Hintanhaltung solcher Schäden vorgeschrieben werden (vgl. VwGH 30.09.2020, Ra 2020/03/0054, Rn. 44, mwN; vgl. auch die bereits erwähnte Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs vom 06.05.2021, Rn. 42, wo auch – erkennbar iZm § 31f Z 3 EisbG – die Gesundheitsgefährdung erwähnt wird).

Im Rahmen der gebotenen Interessenabwägung ist (auch) die Einwendung des Eigentümers einer betroffenen Liegenschaft zulässig, wonach das in Aussicht genommene Vorhaben in einer anderen, für die betroffenen Grundstückseigentümer weniger nachteiligen Weise ausgeführt werden kann. Die Interessenabwägung gemäß § 31f Z 3 EisbG erfordert eine sachverhaltsbezogene und nachvollziehbare Auseinandersetzung mit einem entsprechend konkreten Vorbringen einer Partei (zu alldem aus der ständigen diesbezüglichen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs etwa VwGH 26.04.2023, Ra 2023/03/0057, Rn. 15 f, wobei etwa der bloße Einwand ein Vorhaben sei „umweltzerstörend", „unwirtschaftlich" und „[schon wegen des Wegfalls zweier Bahnhöfe] nicht im behaupteten öffentlichen Interesse" wegen mangelnder Substanz keine nähere Auseinandersetzung erfordert).

In die Konkretisierung und Gewichtung des in die Abwägung einzubeziehenden öffentlichen Interesses können etwa ein festgestellter regionalwirtschaftliche Nutzen oder eine festgestellte Fahrzeitverkürzung einfließen (vgl. dazu VwGH 17.11.2015, Ra 2015/03/0058, Pkt. 4.3.2.2.d)).

Nun verletzt – was auch unstrittig war – die Verwirklichung des Vorhabens das Eigentum der bP7 – was diese auch als Verletzung eines ihr zukommenden subjektiven Rechts geltend machen kann (dazu oben II.3.8.3.).

Allerdings blieb die geltend gemachte Verletzung iS der oben dargestellten Rechtsprechung in der Beschwerde 6 (die nur darauf hinwies, dass der bestehende Lebensmittelmarkt (auch) von Kunden eines Wiener Gemeindebezirks mit rd. 54.000 Einwohnern frequentiert werde, das Eigentum versehrt und der Erwerb beeinträchtigt werde, während die Handelsinfrastruktur einen „Beitrag" zur „funktionierenden Nahversorgung" liefere) nicht ausreichend substantiiert (oben II.1.1.15.). Nähere Sachverhaltsermittlungen und Feststellungen waren (letztlich vom BVwG) sohin gar nicht zu tätigen bzw. zu treffen.

Doch selbst wenn man nähere Feststellungen dazu treffen würde, dass Eigentum und Erwerb in einem bestimmten Ausmaß beeinträchtigt wären, würde dies zu keinem anderslautenden Ergebnis führen: So ist nach den getroffenen Feststellungen ist mit dem Vorhaben eine höhere Taktung (Verdopplung von derzeit 30 Minuten auf 15 Minuten) im Eisenbahnbetrieb möglich. Der mit einer so nutzbaren öffentlichen Eisenbahn verbundene Vorteil für die Allgemeinheit überwiegt dem – privaten – Interesse der bP7 auf Erhaltung einer Infrastruktur zur Ausübung einer Handelstätigkeit (hier va. für Lebensmittel) klar, wenn man auch einen wirtschaftlich gut gehenden Handelsstandort unterstellt.

Anders als die Beschwerde 6 offenbar vermeint, geht es dabei auch nicht darum, welchem Gewicht dem öffentlichen Interesse an der Errichtung bzw. dem Betrieb der einen wesentlichen Teil der Maßnahmen des Vorhabens ausmachenden Eisenbahnanlage (sohin dem öffentlichen Interesse hier an der Modifikation einer öffentlichen Verkehrsverbindung) nach Gegenüberstellung mit anderen öffentlichen Interesse, wie es zB die Nahversorgung sein könnte, zukommt (mit anderen Worten: inwieweit das Gewicht des Beitrags des Vorhabens zum öffentliche Interesses an der Modifikation einer öffentlichen Verkehrsverbindung durch die Auswirkung des Vorhabens am öffentlichen Interesse an der Nahversorgung [durch Wegfall etwa einer Infrastruktur für den Handel mit Lebensmitteln, deren Betrieb auch erwartet werden kann]).

Aus diesem Grund waren auch zu den Auswirkungen auf die Nahversorgung – unabhängig davon, ob solche in einem wahrnehmbaren Ausmaß durch den Wegfall einer einzelnen Infrastruktur für den Handel va. mit Lebensmitteln überhaupt gegeben wäre – auch keine Sachverhaltsvermittlungen dahingehend durchzuführen und auch keine Feststellungen zu treffen (dabei ergibt sich auch aus den von der bP7 genannten Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofs zu den Zlen. 92/03/0221 sowie 99/03/0383 nichts Gegenteiliges).

Ferner war davon auszugehen, dass die bP7 auch keine – jedenfalls keine konkrete – Alternative zur Ausführung des Vorhabens vorbrachte. Eine Prüfung einer solchen Alternative war sohin nicht erforderlich.

Im Übrigen ist, soweit man dies von anderen Parteien iZm § 31f Z 3 EisbG als eingewendet (und iS der zuvor zitierten Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs auch überhaupt als mögliche Einwendung, also geltend zu machende Rechtsverletzung, und damit relevant für eine Auseinandersetzung) sieht, war angesichts der oben unter II.3.3. getroffenen, auf fachgerechten Beweisergebnissen beruhenden, Sachverhaltsfeststellungen, wobei das Tatsachensubstrat auch ausreichend ermittelt wurde, davon auszugehen, dass – auch unter Berücksichtigung der im Vorhaben enthaltenen wie auch darüber hinaus durch Auflagen

vorgeschriebenen Maßnahmen – eine Gesundheitsgefährdung bei Verwirklichung der als „Eisenbahnanlage" anzusehenden Maßnahmen, nicht zu erwarten ist. Insb. war nach dem festgestellten Tatsachensubstrat davon auszugehen, dass die Vorgaben der SchIV eingehalten werden.

An dieser Stelle ist auch zu sagen, dass beschwerdeführende Parteien mit ihrem nicht näher substantiierten Vorbringen, das überdies auch nicht – insb. auch nicht humanmedizinisch – sachkundig bzw. privatsachverständig untermauert war, mögliche Gefahren aufgrund von „Gefahrguttransporten" im Güterverkehr – welcher durch Wohngebiete erfolgen soll –, keinen Anlass gaben, dazu näher zu ermitteln oder anderslautende oder ergänzende Sachverhaltsfeststellungen zu treffen (insb. oben II.1.3.14.25.). Zu beachten war eben, dass es immer um „voraussichtliche" bzw. zu „erwartende" Auswirkungen geht. Dies traf auch auf die – in ebensolcher Art und Weise – auf die Behauptungen zu, mit denen Ermittlungsmängel betreffend insb. möglicher Unfallrisiken bei der Benutzung der (geänderten) Bahnübergangsinfrastruktur ins Treffen geführt wurden (insb. oben II.1.3.14.3.). Dabei war va. zu berücksichtigen, dass – wie oben festgehalten – die Eisenbahnanlage, und damit eben auch die erwähnten Querungsmöglichkeiten, nach dem Stand der Technik errichtet (bzw. konkret bautechnisch ausgeführt) werden.

Gleichzeitig war zu berücksichtigen, dass – und darauf gingen die Ausführungen in der Beschwerde und der Beschwerdeergänzung der bP4 überhaupt nicht ein – das Vorhaben Maßnahmen für schwere Unfälle, je nach möglichem Vorfall, enthält (vgl. dazu die UVE, ON 201, S. 186; auch die Ausführungen des SV6 mit dem Vorbringen der bP4 zu Gefahrguttransporten im SV-Gutachten 1, S. 45)

3.4.3.5. Insgesamt standen die dem § 31f EisbG zu entnehmenden Voraussetzungen der Erteilung der Genehmigung für das Vorhaben nicht entgegen.

3.4.4. Zum WRG:

3.4.4.1. Soweit – rechtzeitig ausgeführtes – Beschwerdevorbringen, im Wesentlichen (nur) jenes der bP4 bzw. der bP10 in einen Zusammenhang mit den iSd §§ 24 Abs. 1 und 24f Abs. 1 iVm § 2 Abs. 3 UVP-G 2000 anzuwendenden Genehmigungsvoraussetzungen des WRG zu bringen war, war Folgendes zu erwägen: Mit dem Vorbringen wurde angesichts des oben unter II.3.6. festgestellten Sachverhalts, insb. aber auch angesichts vorgesehener Nebenbestimmungen, im Ergebnis kein Grund für die Versagung der begehrten Genehmigung für das Vorhaben aufgezeigt.

3.4.4.2. a) Soweit das Vorhaben Benutzungen oder solchen Benutzungen gleichzuhaltende Einwirkungen, Maßnahmen oder Anlagen des Oberflächen- oder des Grundwassers iSd §§ 9, 10 oder 32 WRG umfasst, war im Lichte dessen davon auszugehen, dass gemäß §§ 12a leg. cit. der Stand der Technik eingehalten wird; weiters, dass das Maß und die Art der Benutzung oder die einer Benutzung gleichzuhaltende Einwirkung (Maßnahme, Anlage) so bestimmt ist, dass öffentliche Interessen nicht beeinträchtigt und bestehende Rechte nicht verletzt werden.

b) Zur von der bP4 aufgeworfene Frage, inwieweit die – neben projektierten Versickerungen – vorhabensgemäß vorgesehene Einleitung bestimmter Niederschlagswässern in die Kanalisation der Stadt Wien (also der Wien Kanal) nicht als (gemeint wohl: iSd § 12a WRG) dem Stand der Technik entsprechend anzusehen wären, war davon auszugehen, dass diese Einleitungen, jedenfalls kam im Verfahren nichts anderes hervor noch wurde Gegenteiliges rechtzeitig behauptet, als iSd § 32b WRG bewilligungsfreie Indirekteinleitungen zu sehen waren (vgl. idZ auch VwGH 21.06.2022, Ra 2021/07/0090, Rn. 16, mwN). Schon aus diesem Grund war die Frage eines – allfälligen – Widerspruchs zur Genehmigungsvoraussetzung nach § 12a WRG nicht weiter zu klären.

c) Im Übrigen ist auf die Auseinandersetzung mit der Frage des Stands der Technik solcher Einleitungen iZm § 31f Z 1 WRG unter IV.3.4.4. hinzuweisen.

3.4.4.3. Die (mit-)anzuwendenden Genehmigungsbestimmungen des WRG standen sohin der Erteilung der Vorhabensgenehmigung nicht entgegen.

3.4.5. Zum ForstG:

3.4.5.1. Im verwaltungsgerichtlichen Verfahren hat die bP6 eingewendet, dass es aus ihrer Sicht zu „Rodungen" iSd ForstG komme; also, anders gewendet, die Verwendung von Waldboden für andere Zwecke als für solche der Waldkultur geändert werde. Aus ihrer Sicht wären dazu Ermittlungen und Tatsachenfeststellungen erforderlich gewesen.

3.4.5.2. Da dieses Vorbringen – das auch einen (untrennbaren) Sachverhaltsbezug aufweist (sh. dazu die Erwägungen oben unter IV.3.1.2.17.i – nicht spätestens bis zum Ablauf der Frist der Möglichkeit zur Konkretisierung der gegen den Bescheid 1 erhobenen Beschwerden erstattet wurde (dazu oben II.1.3.8.) brauchte auf dieses nicht weiter eingegangen zu werden; insb. sah es das BVwG nicht erforderlich an, sich mit dem Vorbringen durch Tatsachenermittlungen weiter auseinanderzusetzen oder – gar – Feststellungen zu treffen.

3.4.6. Zum Wr NSchG:

Zu den Genehmigungsbestimmungen zum Artenschutz

3.4.6.1. Zunächst ist zu den Ausführungen der Parteien iZm den Artenschutzbestimmungen des Wr NSchG, bzw. insb. den von beschwerdeführenden Parteien geltend gemachten Verstößen gegen die §§ 10 f leg. cit., auf IV.3.4.2.11. zu verweisen.

3.4.6.2. Ansonsten wurde oben in Abschnitt IV.3.4.2. bereits erwogen, dass der belangten Behörde 2 betreffend die Mitanwendung der Bewilligungsvoraussetzungen für eine Ausnahme nach § 11 Wr NSchG wegen verbotener Wirkungen des strengen Schutzsystems (nur mehr) die Zuständigkeit zukam, auf einen günstigen Erhaltungszustand wie auch die Erforderlichkeit von Verminderungs- oder Ausgleichsmaßnahmen zu prüfen.

3.4.6.3. a) Zum Erhaltungszustand ist der Rechtsprechung des EuGH nicht zu entnehmen, dass die zur Beurteilung des Erhaltungszustandes primär zu betrachtende „lokale Ebene" aus dem Blickwinkel des Unionsrechtes jedenfalls ein kleineres Gebiet umfassen müsste als etwa jenes eines Bundeslandes. Die Beurteilung hat vielmehr nicht nur für eine grenzüberschreitende biogeographische Region, sondern zunächst auf einer solchen niedrigeren Ebene zu erfolgen, dass sie aus ökologischer Sicht aussagekräftig ist und spezifischen Problemen Rechnung trägt. Wie das Gebiet auf dieser Ebene konkret abzugrenzen ist, ist damit von den Umständen des jeweiligen Einzelfalls abhängig, welche in der Regel auf der Grundlage einer sachverständigen Beurteilung zu ermitteln sind (vgl. zum Ganzen VwGH 12.09.2025, Ra 2025/03/0077, unter Hinweis auf die Urteile des EuGH vom 11.07.2024 in der Rechtssache C-601/22, *Umweltverband WWF Österreich ua.*, sowie vom 12. Juni 2025 in der Rechtssache C-629/23, *MTÜ Eesti Suurkiskjad*).

b) Nach den oben unter II.3.4.2. aufbauend auf im Ergebnis nicht zu beanstandenden Schlussfolgerungen durch eine Sachverständige aufbauend festgestelltem Sachverhalt verbleibt der Erhaltungszustand der von verbotenen Wirkungen betroffenen Arten iSd § 11 Abs. 4 Z 2 „günstig".

c) Auch enthält das Vorhaben entsprechende Maßnahmen zur Verminderung der Auswirkungen auf das Schutzgut „Biologische Vielfalt" wie auch zu dessen Ausgleich oder wurden derartige Maßnahmen durch Nebenbestimmungen vorgesehen (sh. Spruchpunkt II.A) 2.4. dieses Erkenntnisses sowie oben II.3.4.4.).

3.4.6.4. Anzupassen war sohin der Spruchpunkt des Bescheid 2: Einerseits erschien es dem erkennenden Senat auch unter Beachtung des Bestimmtheits- und Vollständigkeitsgebot des

§ 59 AVG wie des Wr NSchG als nicht erforderlich, über den Genehmigungsabspruch (sohin Spruchpunkt I.) erster Absatz von Bescheid 2) – also die Genehmigung nach § 24 Abs. 3 iVm § 24f UVP-G 2000 unter (Mit-)Anwendung des Wr NSchG – hinaus noch einen Bewilligungsabspruch auf die betroffenen Pflanzen und Tierarten nach § 11 Wr NSchG auszusprechen (vgl. [jedoch zu einer anderen Rechtslage] VwGH 26.06.2025, Ra 2024/03/0068, insb. Pkt. 4.1., betreffend die Aufnahme bestimmter Angaben in den Entscheidungsspruch; wobei jedoch hier auch zu bedenken ist, dass grundsätzlich Verfahrensvorgaben bei einer UVP-Entscheidung, wenn überhaupt, nur eingeschränkt zu Anwendung gelangen). Andererseits waren jedoch auch die angeführten Gesetzesbestimmungen zu reduzieren (Streichung der gegenständlich nach § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 nicht anzuwendenden Vorschriften des Wr NSchG, insb. betreffend die Interessenabwägung).

3.4.6.5. Soweit die bP4 wie auch die bP10 behaupteten, es stünde dem Vorhaben die Voraussetzungen einer Bewilligung für eine Maßnahme § 18 Abs. 2 Z 8 Wr NSchG wegen zu entfernender Baumzeilen entgegen, ist zu sagen, dass nach den getroffenen Sachverhaltsfeststellungen (oben II.3.4.3.) in die durch die Vorhabensverwirklichung bedingte Entfernung von in den Anwendungsbereich der genannten Vorschrift fallenden Baumzeilen zu keiner – jedenfalls zu keiner als „wesentlich" anzusehenden – Beeinträchtigung des Landschaftshaushalts, die Landschaftsgestalt oder der Erholungswirkung der Landschaft führt.

3.4.6.6. Auch enthält das Vorhaben zur Vermeidung oder Verminderung der Auswirkungen auf die Schutzgüter „Biologische Vielfalt" und „Landschaft" – und diese umfassen auch den Schutz des Landschaftshaushaltes, der Landschaftsgestalt oder der Erholungswirkung der Landschaft iSd § 18 Abs. 7 Wr NSchG – zahlreiche Maßnahmen oder wurden solche mit der Genehmigung vorgeschrieben.

3.4.6.7. Soweit die bP10 einen Widerspruch gegen sonstige Tatbestände des § 18 Abs. 2 Wr NSchG ins Treffen führte, so blieben die diesbezüglichen Ausführungen – in Anbetracht auch der Ermittlungstätigkeiten der belangten Behörde 2 – vollkommen unsubstantiiert; insb. dahingehend, dass die behaupteten Vorgänge auch in einem als „Grünland" iSd § 4 Abs. 2 Wr BauO gewidmeten Bereich liegen würden.

3.4.6.8. Insgesamt war davon auszugehen, dass die gegenständlich nach § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 (mit-)anzuwendenden Genehmigungsbestimmungen nach dem Wr NSchG auch bei Verwirklichung des Vorhabens erfüllt werden.

3.4.7. Zum Wr BSchG:

3.4.7.1. Strittig war die Frage, ob das Wr BSchG auf das Vorhaben anwendbar ist, allenfalls nur auf bestimmte Maßnahmen. Dabei führte die PW ins Treffen, dass – wobei sie sich va. auf das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofs vom 03.10.2023, E 977/2022, bezog – es aus verfassungsrechtlicher ausgeschlossen sei, dass auf zur Erfüllung von § 20 EisbG durchzuführende Maßnahmen (sohin die Wiederherstellung gestörter Verkehrswege) das Wr BSchG zur Anwendung gelange. Beschwerdeführende Parteien hingegen machten geltend, dass die Vorgaben des erwähnten Landesgesetzes auch für die im Vorhaben enthaltenen Maßnahmen zum Errichtung und Betrieb einer Eisenbahnanlage (iSd § 10 EisbG) beachtlich sei und verwies dazu insb. auf Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs (sh. dazu oben insb. zu den Äußerungen der Parteien unter II.1.1.12.5.; II.1.3.2.3.; II.1.3.5.5.; va. II.1.3.22.3.; II.1.3.30.13.; II.1.3.34.2.; II.1.3.37.; II.1.3.91.; II.1.3.110. sowie auch die Erörterungen in der mV1 [II.1.3.31.] und der mV2 [II.1.3.38.2.]).

3.4.7.2. Dazu war zunächst Folgendes vorauszuschicken:

a) In dem, auch von Parteien mehrfach zitierten, Erkenntnis vom 21.06.1996, B 2528/94 (VfSlg. 14.534/1996), erwog der Verfassungsgerichtshof unter Pkt. II.3.a. Nachstehendes:

„Das verfassungsgesetzlich gewährleistete Recht auf ein Verfahren vor dem gesetzlichen Richter wird nach der ständigen Judikatur des Verfassungsgerichtshofes u.a. dann verletzt, wenn die Behörde eine ihr gesetzlich nicht zukommende Zuständigkeit in Anspruch nimmt (zB VfSlg. 10374/1985, 12172/1989, 12710/1991, 13381/1993, 13656/1993).

Zu untersuchen ist daher, ob die Behörden vom Wiener Baumschutzgesetz ermächtigt werden, Ersatzpflanzungen auch dann vorzuschreiben, wenn der Baum im Zuge von eisenbahnbehördlich genehmigten Bauarbeiten entfernt wurde.

Das ist nicht der Fall:

§ 14 Abs1 Wr. BaumSchG ermächtigt die Behörde dazu, Ersatzpflanzungen (auch) dann vorzuschreiben, wenn ein Baum "ohne behördliche Bewilligung ... entfernt" wurde. Aus dem Sinn des Gesetzes ergibt sich (wie dies auch aus den Erläuternden Bemerkungen zum Entwurf des Wr. BaumSchG hervorgeht ("Diese Bestimmung (§14) ist notwendig, um zu erreichen, daß derjenige, der einen Baum ohne Bewilligung entfernt ..., ebenfalls zu einer Ersatzpflanzung ... verhalten werden kann")), daß §14 Abs1 nur für die Fälle anzuwenden ist, in denen das Gesetz die Verpflichtung normiert, zum Entfernen eines Baumes eine baumschutzbehördliche Bewilligung einzuholen.

Nun ist es offenkundig, daß im Zuge des Baues und der Erhaltung von Eisenbahnanlagen anfallende Maßnahmen (hier: Zulegung von Gleisen und Errichtung einer Lärmschutzwand) auch das Entfernen von Bäumen zwingend erfordern können. Die eisenbahnbehördliche Bewilligung zur Vornahme derartiger Maßnahmen schließt damit auch die Bewilligung zum Entfernen der Bäume ein. Das wiederum bedeutet, daß in solchen Fällen die im §18 Wr.

BaumSchG enthaltene Ausnahmeregelung ("Durch dieses Gesetz werden bundesgesetzliche Vorschriften, insbesondere ..., nicht berührt") zum Tragen kommt, ist doch die Aufzählung der in Betracht kommenden bundesgesetzlichen Vorschriften nicht taxativ.

Gegen diese Ausnahmebestimmung bestehen keine verfassungsrechtlichen Bedenken: Der Verfassungsgerichtshof brauchte sich nicht mit der Frage auseinanderzusetzen, ob die Kompetenznorm des Art10 Abs1 Z9 B-VG ("Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen") erlaubt oder verbietet, daß für Maßnahmen, die im Zusammenhang mit dem Bau von Eisenbahnanlagen stehen, vom Landesgesetzgeber (auch) natur- oder umweltschutzrechtliche Genehmigungspflichten oder sonstige Gebote oder Verbote vorgesehen werden; es bestehen nämlich keine verfassungsrechtlichen Einwände dagegen, daß der Landesgesetzgeber von der Normierung solcher Pflichten ausnahmsweise Abstand nimmt, wenn eine vom Bundesgesetzgeber - hier dem Eisenbahngesetzgeber - getroffene Regelung ausreicht (vgl. VfSlg. 10635/1985, S 464).

Aus dem Gesagten ergibt sich, daß im vorliegenden Fall das Wiener Baumschutzgesetz nicht anzuwenden ist. Demnach war die Behörde zur Erlassung des angefochtenen Bescheides nicht zuständig.“

Aus Sicht des BVwG hat der Verfassungsgerichtshof damit § 18 des Wr BSchG – und sich dabei einer der dort von der beschwerdeführenden Partei vertretenen Rechtsauffassung anschließend – so ausgelegt, dass der Wiener Landesgesetzgeber von der Einbeziehung von Bäumen bzw. der Entfernung von Bäumen, die zwingend zur Umsetzung von (eisenbahnbehördlich genehmigten) Maßnahmen zur Errichtung einer Eisenbahnanlage erforderlich sind (also zur Konsumation der Genehmigung), in das Entfernungsverbot (bzw. die Bewilligungspflicht und allenfalls Ersatzpflanzungspflicht für Baumentfernungen) des Wr BSchG Abstand nahm. Dabei begegnete für den Verfassungsgerichtshof eine solche Abstandnahme von einer Regelung – eben das erwähnte Verbot – für sich genommen keinen verfassungsrechtlichen Bedenken.

b) Soweit die bP4 auch unter Hinweis auf § 31b EisbG aufzeigte, dass es bei der Anwendung der mit § 18 Wr BSchG festgelegten Ausnahme darauf ankomme, ob die Entfernung von – ansonsten grundsätzlich unter das Entfernungsverbot des Wr BSchG fallende –Bäumen „konkret” Teil der – hier: in (Mit-)Anwendung des § 31f EisbG erteilten – Baugenehmigung für die in der Errichtung einer Eisenbahnanlage bestehenden Vorhabensbestandteile, war, war Folgendes zu überlegen:

Im Zeitpunkt des erwähnten Erkenntnisses des Verfassungsgerichtshof vom 21.06.1996 (jedenfalls im Zeitpunkt der Entscheidung des Berufungssenats) wie auch im nunmehrigen Entscheidungszeitpunkt des BVwG unterlag eine „Eisenbahnanlage“ bestimmten – eisenbahnrechtlichen – Regelungen: Das EisbG – und zwar von der Stammfassung BGBl. Nr. 60/1957 weitestgehend unverändert geblieben – regelte, dass der

Bau und der Betrieb einer öffentlichen Eisenbahn (jedenfalls neuer und die Veränderung bestehender Eisenbahnanlagen), mit bestimmten Ausnahmen, die Vorlage eines Bauentwurfs und die Erteilung einer Genehmigung erfordern (vgl. die §§ 10, 14 und 32 ff EisbG bis zur Novelle BGBl. I Nr. 125/2006). Vor Genehmigungserteilung waren insb. von Parteien erhobene Einwendungen, insb. betreffend die Verletzung subjektiv-öffentlicher Rechte, bzw. sonstige berührte Interessen, zu prüfen; hinsichtlich genehmigungspflichtiger Hoch- und Kunstbauten und ortsfester eisenbahntechnischer Einrichtungen galt eine solche Prüfpflicht hinsichtlich der Erfordernisse der Sicherheit und Ordnung des Betriebes und Verkehrs sowie des Standes der technischen Entwicklung. Auch nach der geltenden Rechtslage unterliegen der Bau oder die Veränderung von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen – sofern nicht iSd § 36 EisbG davon ausgenommen (also genehmigungsfrei gestellt) – der Pflicht zur Einholung einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung (§ 32 leg. cit.). Die Voraussetzungen, bei deren Erfüllung die Genehmigung zu erteilen ist, ergeben sich dabei aus § 31f EisbG, also insbesondere die die Einhaltung des Standes der Technik und die Nichtverletzung von Interessen von Gebietskörperschaften sowie, grundsätzlich soweit eingewendet, von Parteien iSd § 31d leg. cit.

Bei der Entscheidung über die Erteilung oder Versagung der Baugenehmigung in Anwendung des § 31f, schon aufgrund dessen Z 2, wird sohin uU Sachverhalt zu ermitteln sein (eben auch unter Mitwirkung der genehmigungswerbenden Partei nach § 31b leg. cit. bzw. der EBEV), um beurteilen zu können, ob, und falls ja mit welchem Gewicht (Umfang), Interessen, etwa eines Landes, verletzt werden (was in der Folge eine Interessenabwägung bedingen würde). Wie bereits oben unter IV.3.4.4. betreffend die Z 2 des § 31f dargelegt kann bei dieser Beurteilung auch die Entfernung von Bäumen relevant sein. Damit aber kann die Auswirkung durch eine Baumentfernung auch Teil der Absprache über die Erteilung (oder Versagung) der Baugenehmigung sein. Insofern schließt – um in den Worten des Verfassungsgerichtshofs zu bleiben – die „Bewilligung zur Vornahme derartiger Maßnahmen", also die in Anwendung des § 31f (auch Z 2) EisbG erteilte Baugenehmigung auch die Bewilligung zur (erforderlichen) Entfernung von Bäumen mit ein.

Auch führt die vom Landesgesetzgeber vorgesehene Ausnahme nicht dazu, dass der Tatbestand „Verkehrsprojekte" in § 4 Abs. 1 Z 5 Wr BSchG keinen Anwendungsbereich mehr hätte: So gibt es – auch abseits von „Straßenprojekten" oder „Eisenbahnanlagen" – Verkehrsprojekte wie etwa im Bereich der Luft- oder Schifffahrt, deren Errichtung auch die Entfernung von grundsätzlich dem Wr BSchG unterfallende Bäume erfordern kann.

c) Zu § 18 Wr BSchG war keine Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs ersichtlich, insb. keine, in welcher der Verwaltungsgerichtshof darlegt, ob er sich der Auffassung des Verfassungsgerichtshof anschließt oder nicht. Aus der von der bP4 genannte Entscheidung Zl. 86/10/0017 ist für die zuvor behandelte Ausnahme nichts zu gewinnen: So waren die dort strittigen Baumentfernungen gerade nicht für die Errichtung einer Eisenbahnanlage (iSd § 10 EisbG) erforderlich, sondern eben die Errichtung einer Fuß- und Radwegunterführung.

Dennoch sah der erkennende Senat keinen Grund, die Anwendung des Wr BSchG auf das ggst. Vorhaben anders zu beurteilen als der Verfassungsgerichtshof in der erwähnten Entscheidung vom 21.06.1996.

d) Gleichzeitig war das BVwG – insb. auch nach rechtlicher Erörterung in der mündlichen Verhandlung (konkret in der mV1 und der mV2) – auch nicht der Auffassung, dass der Wiener Landesgesetzgeber aus dem Anwendungsbereich des Wr BSchG auch grundsätzlich jene Bäume ausnehmen wollte, deren Entfernung nicht für die Umsetzung einer (genehmigten) Errichtung einer Eisenbahnanlage bedingt ist:

So zeigte die PW mit dem Hinweis auf Entscheidungen des Verfassungsgerichtshofs vom 03.10.2023 sowie insb. auch einer Auffassung von *Heinz Mayer* nicht auf, dass dem Landesgesetzgeber in Anbetracht des Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG keine Kompetenz zur Setzung von Regeln für die der Entfernung von Bäumen für jene – eben nicht als Eisenbahnanlage zu sehende – Maßnahmen, zukommen würde:

Dazu war zunächst festzuhalten, dass sowohl der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofs wie auch jener des Verwaltungsgerichtshofs entnommen werden, dass neben dem Eisenbahnrecht für naturschutzrechtliche Regelungen der Länder Raum mit der Folge bleibt, dass nach dem Grundsatz der Genehmigungskonkurrenz ein Eisenbahnunternehmen neben der eisenbahnrechtlichen Genehmigung auch über eine naturschutzrechtliche Bewilligung verfügen muss, wenn es ein nach dem einschlägigen Landesrecht bewilligungspflichtiges Projekt verwirklichen wollte (vgl. dazu *Wiederin*, Lässt die Verfassung die Einführung einer Vollkonzentration für Linienvorhaben des Bundes zu?, ZfV 2020, S. 332, unter Hinweis auf die Rechtsprechung von Verfassungs- und Verwaltungsgerichtshof, insb. auch das oben bereits mehrfach erwähnte Erkenntnis VfSlg. 15.552/1999 sowie mehrere Entscheidung des Verfassungsgerichtshofs iZm dem Luftfahrtrecht; nunmehr auch die Entscheidung VfGH 09.12.2025, E 210/2025, Pkt. II.3.2.2., dabei lässt für den Verfassungsgerichtshof der „Verkehrswesentatbestand" des Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG grundsätzlich Raum für eine Naturschutzkompetenz der Länder in Gesetzgebung und Vollziehung, wobei die Länder jedoch das verfassungsgesetzliche Berücksichtigungsgebot zu beachten haben und die Kompetenz

des Bundes zur Sicherstellung eines gesamtwirtschaftlichen Interessen dienenden Verkehrswegenetzes nicht unterlaufen dürfen). Es war nicht zu erkennen, warum dies nicht für die ebenfalls aus dem Art. 15 B-VG abzuleitenden Kompetenz zur Setzung von Maßnahmen wie jener des Wr BSchG gelten sollte.

Auch aus der Entscheidung VfGH 03.10.2023, E 977/2022, folgt für die hier in Rede stehenden Maßnahmen des Vorhabens nichts Gegenteiliges: So ging es in dieser Entscheidung um die (nicht erteilte) begehrte baubehördliche Bewilligung der Änderung von Bauplätzen und bebauten Grundstücken durch Abteilung (Abschreibung) eines Grundstücksteiles (Hintergrund war die Verlegung eines Bachs zur Verwirklichung eines nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 genehmigten Vorhabens einer Hochleistungsstrecke). Die Entscheidung betraf aus Sicht des BVwG nur das Verhältnis zu möglichen Regelungen, die als solche des *Bau*rechts (einschließlich der Bautechnik) anzusehen sind (bzw. diesem Gesichtspunkt in kompetenzrechtlicher Sicht zuzuordnen sind).

Dabei war nicht zu übersehen, dass der Verfassungsgerichtshof unter Bezugnahme auf § 127 WRG sondern auch § 20 EisbG ausführte, dass „auch" die durch ein Eisenbahnbauvorhaben "notwendige Verlegung" oder „Umgestaltung" von Wasserläufen oder "Straßenkörpern" der Bundeskompetenz nach Art 10 Abs. 1 Z9 B-VG unterliegt. Er unterstrich damit, dass kein Platz für bestimmte, solche Vorgänge betreffende landesrechtliche Regelungen bleibt. Gleichzeitig war aus diesen Ausführungen, die baurechtliche Maßnahmen vor Augen hatten, nicht zu schlussfolgern, dass die Setzung (auch) natur- (und sodann auch baumschutz-)rechtlicher Regelungen (wie etwa ein Entfernungsverbot) betreffend Wiederherstellungsmaßnahmen iSd § 20 Abs. 1 EisbG ausschließlich der Bundeskompetenz unterliegen würden. Anders stellt sich eben die Verfassungsrechtslage hinsichtlich dem Forst- oder Wasserrecht zuzurechnender Maßnahmen dar (vgl. dazu VfSlg. 15.552/1999).

Betreffend den vom Verfassungsgerichtshof auch erwähnten § 127 Abs. 1 lit. b WRG 1959 war festzuhalten, dass nach dieser Vorschrift für „Eisenbahnbauten" und „Bauten auf Bahngrund", die nach den eisenbahnrechtlichen Vorschriften einer eisenbahnbaubehördlichen Bewilligung bedürfen und durch die öffentliche Gewässer oder obertägige Privatgewässer berührt werden, im eisenbahnrechtlichen Bauverfahren auch die materiellrechtlichen Bestimmungen des WRG 1959 (mit-)anzuwenden sind. Doch sieht das EisbG aus Sicht des BVwG nicht vor, dass die – keine Eisenbahnanlage oder eisenbahntechnische Sicherungsmaßnahmen betreffende – Wiederherstellungsmaßnahmen etwa für Straßenkörper iSd EisbG die Einholung einer eisenbahnbaurechtlichen Genehmigung voraussetzen (und etwa auch nicht bedingen, dass etwa § 127 WRG zur Anwendung gelangt, vgl. dazu die bei *Bumberger/Hinterwirth*,

Wasserrechtsgesetz[3] § 127 WRG [Stand 1.1.2020, rdb.at] zu E5 und E6 wiedergegebene Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs).

In der bereits erwähnten Entscheidung Zl. 86/10/0017 wiederum war die Anwendung des Entfernungsverbots (bzw. des Bewilligungsvorbehalts oder der Ersatzpflanzungspflicht) nicht strittig, sondern nur, ob für die zur Errichtung der – in Form einer Bedingung bei Inanspruchnahme der Baubewilligung vorgeschriebene – Fuß- und Radwegunterführung erforderlichen Baumentfernungen § 4 Abs. 1 Z 6 Wr BSchG zu Anwendung gelangt (wobei der Verwaltungsgerichtshof dies in Anbetracht des Charakters der Vorschreibung als Nebenbestimmung nicht als „unmittelbar obliegende“ Verpflichtung auf Grund „zwingender“ gesetzlicher Vorschriften verneinte; dabei änderte für den Verwaltungsgerichtshof auch der Umstand nichts, dass der Grund für die erwähnte Vorschreibung § 20 EisbG war, weil gerade auch dann die Verpflichtung von der Konsumation der Baugenehmigung abhängt).

e) § 18 Wr BSchG musste sohin insb. auch nicht verfassungskonform so ausgelegt werden, dass die materiellen Vorgaben dieses Landesgesetzes nicht – und damit auch nicht bei Mitanwendung nach den §§ 24 Abs. 3 und 24f Abs. 1 UVP-G 2000 – auch auf zur Erfüllung der Rechtspflicht nach § 20 EisbG zu setzende Maßnahmen, unbeschadet, ob diese angeordnet wurden oder einer Vereinbarung folgen, zur Anwendung gelangen:

Vielmehr nahm, wie oben bereits erwogen, der Wiener Landesgesetzgeber die ihm zustehende Kompetenz zur Einbeziehung von Bäumen, die für die Konsumation (Umsetzung) einer eisenbahnbehördlich genehmigten „Eisenbahnanlage” (also Maßnahmen iSd § 10 EisbG) erforderlich sind, nicht in Anspruch. Allerdings war aus Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG und der ersichtlichen Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofs, jedenfalls nicht aus der oben angeführten, auch nicht abzuleiten, dass er zu einer solchen Abstandnahme von einer Regelung verpflichtet gewesen wäre.

Anhaltspunkte dafür, dass der Landesgesetzgeber dies auch hinsichtlich jener Maßnahmen wollte, die gesetzt werden müssen, um einer Verpflichtung nach § 20 EisbG nachzukommen, ergaben sich für das erkennende Gericht nicht: So war schon den Materialien zum Wr BSchG zu entnehmen (sh. dazu oben IV.1.10.), dass ein ausreichender Bestand an Grün- und Erholungsflächen für die Bevölkerung einer Großstadt lebenswichtig ist. Auch ging der Gesetzgeber davon aus, dass eine sinnvolle Stadtentwicklung den Baum- und Grünbestand nicht dem technischen Fortschritt unterordnen könne, sondern versuchen müsse, in einer Synthese „sowohl die technische Fortentwicklung als auch die Erhaltung des natürlichen Lebensraumes und der gesunden Lebensbedingungen sicherzustellen. Schon diese Motive des Gesetzgebers sprechen dafür, dass der Wiener Landesgesetzgeber – so ihm die Kompetenz

dafür zusteht – die Entfernungsbeschränkungen des Wr BSchG weit zur Anwendung bringen wollte.

Auch unterscheiden sich – wie bereits oben iZm der Frage, inwieweit diese Norm als Genehmigung bzw. Genehmigungsvoraussetzung von der Konzentrationswirkung nach den §§ 2 Abs. 3, 24 Abs. 1 und § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 umfasst ist – (bauliche) Maßnahmen zur Erfüllung der Pflicht nach § 20 EisbG klar von denjenigen zur Errichtung einer Eisenbahnanlage: Wie bereits oben dargestellt gelten für die Genehmigung Letzterer, auch was das Interesse am Baumschutz (Baumerhalt) betrifft, im Weg über § 31f Z 2 leg. cit., im Ergebnis andere Anforderungen (was etwa – unbeschadet der Kompetenzlage betreffend den Schutz der Ökologie bei Gewässern – auch auf die Verlegung von Wasserläufen zutrifft).

f) Somit war im Ergebnis davon auszugehen, dass nach § 18 Wr BSchG die Vorgaben dieses Gesetzes iZm dem ggst. Vorhaben nur auf Maßnahmen zur Errichtung (bzw. dem Betrieb) einer „Eisenbahnanlage" iSd § 10 EisbG nicht anzuwenden sind.

3.4.7.3. Auch sonst sah das erkennende Gericht, entgegen der Auffassung der PW, keine Anhaltspunkte dafür, dass der Wiener Landesgesetzgeber – insb. zur Herstellung einer verfassungskonformen Rechtslage – nach § 18 Wr BSchG auch Bäume, die im Zuge von Wiederherstellungsmaßnahmen iSd § 20 EisbG entfernt würden, ausgenommen habe:

In der bereits erwähnten Entscheidung VfSlg. 20.635/2023 setzte sich der Verfassungsgerichtshof mit der Zuständigkeit des Landesgesetzgebers zur Regelung von einer für die Errichtung eines Eisenbahnbauvorhabens erforderlichen Verlegung eines Flusses notwendigen Grundstücksabschreibung bzw. -zuschreibung auseinander. Er erwog, dass unter dem Kompetenztatbestand „Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen" iS des Art 10 Abs. 1 Z 9 B-VG das gesamte Eisenbahnwesen als Teil des Verkehrswesens zu verstehen ist. Der Kompetenztatbestand begründet für den Verfassungsgerichtshof eine ausschließliche Zuständigkeit des Bundes zur Regelung des Baus von Eisenbahnen; er umfasst jedoch nicht jede Bauführung auf Eisenbahngrund. Die Zuständigkeit des Bundes nach Art. 10 Abs. 1 Z 9 leg. cit. ist jedoch immer dann gegeben, wenn die auf dem Eisenbahngrundstück befindlichen Bauten solche iS des § 10 EisbG sind, wobei „entscheidendes Kriterium" für die Begrenzung der Bundeskompetenz das Vorliegen eines spezifisch „unauflöslichen Zusammenhangs" zwischen einem Bauvorhaben und der Abwicklung und Sicherung des Eisenbahnbetriebs oder -verkehrs ist. Die Bundeskompetenz umfasst ferner auch die planende und vorausschauende Tätigkeit auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens, wobei darunter nicht nur die Planung von Eisenbahnanlagen zu verstehen ist, sondern auch die Planung solcher Maßnahmen, die ausschließlich der Herstellung der Eisenbahnanlage dient, ohne selbst

Eisenbahnanlagen zu sein. Auch die durch ein Eisenbahnbauvorhaben notwendige Verlegung oder Umgestaltung von Wasserläufen oder Straßenkörpern würde der Bundeskompetenz nach Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG unterliegen (wobei der Verfassungsgerichtshof hier ausdrücklich auf die §§ 20 Abs. 1 EisbG und 127 Abs. 1 lit. b WRG 1959 sowie auch Versteinerungsmaterial hinweist).

Auch könnte es erforderlich sein, dass die Behörde eine Wiederherstellungsanordnung bescheidmäßig vorschreibt, welcher im Fall der (tatsächliche) Errichtung etwa der Eisenbahnanlage auch nachzukommen ist (sh. dazu oben IV.3.4.3.).

Aus alldem folgt, dass nach § 20 Abs. 1 EisbG uU mangels insb. einer privatrechtlichen Vereinbarung eine bescheidmäßige Wiederherstellungsanordnung vorzuschreiben ist. Doch bedeutet dies noch nicht, dass für die Umsetzung dieser Anordnung – wenn etwa die Eisenbahnanlage tatsächlich errichtet wird – nicht landesrechtlich (auch) eine Entfernungsbewilligung nach dem Wr BSchG einzuholen wäre.

3.4.7.4. Aus dem zuvor Gesagten war aus Sicht des BVwG zu schlussfolgern, dass die in einem Vorhaben enthaltenen Wiederherstellungsmaßnahmen jedenfalls nicht auf die Erfüllung der Voraussetzungen gemäß § 31f EisbG zu überprüfen sind; gleichzeitig die Auswirkungen der Wiederherstellungsmaßnahmen bei einer Abwägung nach § 31f Z 3 leg. cit. – in Folge der (festgestellten) Verletzung einer Partei zukommender subjektiv-öffentlicher Rechte – zu berücksichtigen sein könnten.

3.4.7.5. Fallbezogen folgt für die Frage, ob dem Vorhaben bei Mitanwendung der Vorschriften des Wr BSchG die Genehmigung zu erteilen oder zu versagen war:

a) Nach dem – auf fachgerechten Ermittlungsergebnissen beruhend und vollständig ermitteltem – festgestellten Sachverhalt kommt es bei Verwirklichung des Vorhabens zur Entfernung von 16 von § 1 Wr BSchG erfassten Bäumen.

b) Gemäß § 4 Abs. 1 Z 5 Wr BSchG § 4 bedarf das Entfernen von Bäumen einer Bewilligung. Diese ist zu erteilen, wie bereits oben behandelt, wenn bei Straßen-, Verkehrs- oder sonstigen Projekten das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens oder Projektes das Interesse an der Erhaltung des Baumbestandes bedeutend überwiegt.

c) Am Vorhaben besteht durch die damit – und zwar durch die Zulegung eines zweiten Gleises an bestimmten Abschnitten des Vorhabens – verbundene Steigerung der Taktung auf 15 Minuten gegenüber der derzeitigen Taktung von 30 Minuten ein öffentliches Interesse (sh. dazu oben II.4.). Dieses Interesse besteht sodann auch für die – und dafür sollen die in den

Anwendungsbereich des Wr BSchG fallenden Bäume entfernt werden – Wiederherstellung gestörter Straßeninfrastruktur. Das dargestellte Interesse überwiegt für den erkennenden Senat eindeutig dem Interesse an der Erhaltung der 16 Bäume.

3.4.7.6. Nach dem festgestellten Sachverhalt wird die Bewilligung auch auf das erforderliche Ausmaß beschränkt: So wurden umfassend Maßnahmen zur Baumerhaltung geprüft; bzw. enthält das Vorhaben auch solche Maßnahmen (sh. oben II.2.1.8.).

Zu erwägen war vom BVwG dabei auch, dass die Vorschrift des § 5 Abs. 2 Wr BSchG keine Prüfung auf Standort- oder über entsprechende Schutzmaßnahmen für den Baumbestand hinausgehende Ausführungsalternativen erforderte.

3.4.7.7. Der sodann den Gegenstand des Genehmigungsausspruchs des BVwG für das Vorhaben bildende Spruch des Bescheid 2 war so abzuändern, dass – durch einen Verweis auf entsprechend präzise verbale Beschreibungen wie auch planliche Darstellungen in den Projektunterlagen (und nur nach Maßgabe deren darf in Ansehung des Genehmigungsausspruchs das Vorhaben rechtmäßig ausgeführt werden) – die erforderlichen Angaben nach den §§ 5 Abs. 3 und 6 Abs. 4 Wr BSchG hinsichtlich der genehmigten Entfernungen aufgenommen und die (weil auch möglichen) Ersatzpflanzungen vorgeschrieben wurden (sh. dazu oben Spruchpunkt I.A) 2.2. dieses Erkenntnisses).

3.4.7.8. Zum Einwand der bP4, es hätte – schon von der belangten Behörde 2 – die Bezirksvorsteherin oder der Bezirksvorsteher des 13. Wiener Gemeindebezirks befasst werden müssen, war nur zu sagen, dass es sich hier um eine verfahrensrechtliche Vorgabe handelt, die im UVP-Verfahren, sei es vor der Verwaltungsbehörde oder sei es vor dem BVwG, nicht zur Anwendung gelangt.

3.4.7.9. Die Genehmigungsbestimmungen des Wr BSchG standen somit im Ergebnis der Erteilung der Genehmigung für das Vorhaben iSd §§ 24 Abs. 3 und 24f Abs. 1 UVP-G 2000 nicht entgegen.

3.4.8. Zum UVP-G 2000:

Allgemeines zu den Genehmigungsvoraussetzungen nach dem UVP-G 2000

3.4.8.1. In den Beschwerden sowie den – soweit angesichts von Fristsetzungen nach § 40 Abs. 5 dritter Satz UVP-G 2000 noch zu beachten – beschwerdeergänzenden Ausführungen wurden, jedenfalls waren die Vorbringen und geltend gemachten Beschwerdegründe so zu verstehen, auch Verstöße gegen die im UVP-G 2000 selbst enthaltenen Voraussetzungen für die Genehmigung für das Vorhaben geltend gemacht. Vorgebracht wurde ua., dass die vom

Vorhaben ausgehenden Immissionen nicht entsprechend begrenzt würden – va. nicht dem „Immissionsminimierungsgebot“ Rechnung getragen wurde – bzw. das Vorhaben „nicht umweltverträglich” sei (oben insb. II.1.1.12. und II.1.3.14.).

3.4.8.2. a) Zu den im UVP-G 2000 selbst enthaltenen Genehmigungsvoraussetzungen war vorweg in Erinnerung zu rufen, dass nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs die in § 24f UVP-G 2000 verankerten Voraussetzungen im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zusätzlich gelten, soweit die Anforderungen nicht schon in den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften vorgesehen sind. Diese Vorgaben werden zum einen als Mindeststandards angesehen, die ein Vorhaben jedenfalls zu erfüllen hat. Zum anderen können sie auch verschärfend wirken, nämlich wenn eine strengere Anordnung wie § 24 f leg. cit. eine schwächere Regelung des Materiengesetzes verdrängt. Der Vorschrift kommt also der Charakter eines Auffangregimes zu, das über alle Vorhabensgruppen des UVP-G 2000 hinweg einen Mindeststandard einzieht (vgl. zu alldem – wenn auch zu § 17 UVP-G 2000 jedoch übertragbar: VwGH 21.12.2023, Ro 2020/04/0018, Rn. 27 f).

b) Aus § 24f UVP-G 2000 folgt als Voraussetzung für die Genehmigung eines Vorhabens – sofern die in den Materiengesetzen enthaltenen Voraussetzungen erfüllt sind –, dass die Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik begrenzt werden, die Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst geringgehalten wird, und Abfälle nach dem Stand der Technik vermieden oder verwertet oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß entsorgt werden. Ebenso ist der Genehmigungsantrag abzuweisen, wenn die Gesamtbewertung ergibt, dass durch das Vorhaben und seine Auswirkungen schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten sind, die durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschreibungen, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können (vgl. zu alldem VwGH 28.11.2013, 2011/03/0219, Pkt. II.5., noch zu § 24h UVP-G 2000, dem der jetzige § 24f seit der UVP-G-Novelle BGBl. I Nr. 87/2009 Z 47 entspricht, wobei der Verwaltungsgerichtshof in der zuvor erwähnten Entscheidung auch aussprach, dass – etwa – die Verlagerung von Verkehr von der Straße auf die Schiene und eine daraus folgende Verbesserung der Umweltsituation der Bevölkerung keine Genehmigungsvoraussetzung nach dieser Vorschrift sei).

c) Nicht von Relevanz bei Anwendung der Genehmigungsvoraussetzungen nach § 24f UVP-G 2000 ist jedenfalls die Notwendigkeit der Errichtung des Vorhabens (vgl. die oben bereits erwähnte Entscheidung zu Ra 2019/03/0040, Rn. 41, mwN).

Ebenso also solches irrelevant als für eine Genehmigungserteilung zu erfüllende Voraussetzung war, wie von der bP10 aufgeworfen, die „Prämisse der Verkehrsvermeidung und -verringerung“

d) Soweit die bP4 in ihren beschwerdeführenden Ausführungen mehrfach vorbrachte, dass das Vorhaben nicht „umweltverträglich” sei, konnte, sohin, aus Sicht des erkennenden Senats nur so verstanden werden, dass die – aus fallbezogen anzuwendenden Materiengesetzen oder § 24f UVP-G 2000selbst folgenden – Genehmigungsvoraussetzungen nicht eingehalten seien.

Darüber hinaus war festzuhalten, dass das UVP-G 2000 insb. nicht normiert, dass die „Umweltverträglichkeit“ in irgendeiner Art und Weise „verbessert“ werden müsste.

3.4.8.3. Das Vorhaben erfüllte, unter Berücksichtigung der enthaltenen Maßnahmen und jener Maßnahmen, die als Nebenbestimmungen vorgeschrieben wurden, die Voraussetzungen (auch) des UVP-G 2000 selbst für die Erteilung der Genehmigung (vgl. zur Berücksichtigung der im Vorhaben selbst enthaltenen Maßnahmen wie auch der in Form von Nebenbestimmungen vorgeschriebenen Maßnahmen etwa VwGH 26.11.2024, Ra 2023/04/0235, Rn. 15, mwN):

Zur Begrenzung der durch das Vorhaben bewirkten Immissionen

3.4.8.4. a) § 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 verlangt (insb. in seinen lit. a bis c), dass im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge (insb. zusätzlich zu anwendbaren materiengesetzlichen Anforderungen) zu prüfen ist, ob die Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst gering gehalten wird, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden, erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen iS des § 77 Abs. 2 der GewO 1994 führen.

b) Der Verwaltungsgerichtshof hat dazu bereits ausgesprochen, dass unter dem in § 24f Abs. 2 Z 2 UVP-G 2000 genannten Begriff der „Immission“ jede Form einer Einwirkung zu verstehen ist, die von einem Vorhaben ausgeht und die die Schutzgüter des § 1 Abs. 1 Z 1 des UVP-G 2000 beeinträchtigen kann. Dieser Begriff umfasst auch die direkte Einwirkung auf den Boden, etwa in Form der Entfernung der Deckschicht und/oder der Versiegelung des Bodens, jedenfalls alle physischen Einwirkungen (vgl. dazu VwGH 22.11.2018, Ro 2017/07/0033, Rn. 125). Er hat aber ebenso festgehalten, dass iZm der erstgenannten Vorschrift auf nichtphysische Einwirkungen – wie etwa die durch den Anblick einer Anlage hervorgerufenen

Beeinträchtigungen des Empfindens – nicht Bedacht zu nehmen ist (vgl. das erwähnte Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofs vom 18.12.2023, Rn. 35; zuletzt neuerlich auch VwGH 19.03.2025, Ro 2024/06/0026, Rn. 15, mwN).

c) Darüber hinaus ist anzumerken, dass der Verwaltungsgerichtshof in seiner Rechtsprechung bereits klargestellt hat, dass § 24 Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 kein generelles, absolutes Immissionsminimierungsgebot enthält, sondern ein Gebot, die Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst gering zu halten. Ein absolutes Gebot enthält diese Bestimmung nur hinsichtlich der Vermeidung der in lit. a bis c leg. cit. genannten Immissionen (dazu unten). Werden aber keine Schutzgüter beeinträchtigt und entspricht das Vorhaben dem Stand der Technik, so kann mit der bloßen Behauptung, es hätten noch strengere Grenzwerte vorgeschrieben werden können, keine Rechtswidrigkeit iSd § 24f Abs. 2 Z 2 UVP-G 2000 dargetan werden (vgl. VwGH 06.05.2021, Ra 2019/03/0040, Rn. 31, mwN).

d) Vor dem Hintergrund insb. des umfangreichen Vorbringens der bP4 zum „Immissionsminimierungsgebot" war jedoch voranzustellen, dass das Erfordernis einer „Nicht-Beeinträchtigung" der Schutzgüter nicht so zu verstehen sein kann, dass jegliche zu erwartende nachteilige (also nicht auswirkungsneutrale oder [sogar] positive) Auswirkung auf ein Schutzgut diesem Gebot entgegensteht; oder, anders gewendet, falls nicht etwa mittels einer Nebenbestimmung die Auswirkung auf ein bestimmtes Maß beschränkt werden kann, die Genehmigung zu versagen wäre: So würdigte der Verwaltungsgerichtshof in jener Entscheidung, in welcher er die oben wiedergegebene Linie aufstellte, einen Sachverhalt, aus welchem er ableitete, dass – neben einer dem Stand der Technik entsprechenden Begrenzung der Emissionen – weder eine Gesundheitsgefährdung noch eine unzumutbare Belästigung verbunden ist. Gerade aus letzterem Umstand lässt sich schließen, dass nicht jede nachteilige Veränderung einer Immissionssituation dem – hier – § 24f Abs. 2 Z 2 UVP-G 2000 widerspricht: So greift der Belästigungsschutz nämlich nicht, solange die Belästigung (noch) als zumutbar zu sehen ist (vgl. idZ VwGH 31.03.2005, 2004/07/0199, Pkt. 8.1. f).

e) Hinsichtlich § 24f Abs. 1 Z 2 lit. b UVP-G 2000 war zu beachten, dass nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs bei konkret zu erwartenden, weder vermeidbaren noch kompensierbaren, systemzerstörenden oder nachhaltig beeinträchtigenden, durch die Vorhabensverwirklichung (unter Berücksichtigung ergriffener, allenfalls durch Nebenstimmungen vorgeschriebener, Maßnahmen zur Auswirkungsvermeidung oder -verminderung) bedingten Umweltauswirkungen die Genehmigung für das Vorhaben zu versagen ist. Unter solcherart zu qualifizierende Auswirkungen fallen jedenfalls „bleibende Schädigungen" des Tier- und Pflanzenbestands, des

Bodens der Luft oder des Gewässerzustands, wobei es sich dabei um weder vermeidbare oder kompensierbare Schädigungen dieser Schutzgüter handelt und die Schädigung sich als nachhaltig, dh. sehr lange und einschneidend auf die Umwelt wirkend, darstellt. Dabei sind konkret die im Einzelfall vorliegenden Einwirkungen auf gefährdete Schutzgüter zu prüfen. Bei der Beurteilung des Vorliegens einer systemzerstörenden Nachhaltigkeit des Eingriffs kann fallbezogen auch auf den Umstand der (fehlenden) Besonderheit eines konkret geschädigten Umweltmediums Bedacht genommen werden (vgl. zum Ganzen VwGH 22.11.2018, Ro 2017/07/0033, Rn. 140, zu § 17 Abs. 2 Z 2 UVP-G 2000, jedoch übertragbar auf § 24f leg. cit.).

3.4.8.5. Zur nach den Beschwerden der bP4, bP6, bP8 und bP10 strittigen Immissionsbegrenzung auf Schutzgüter nach § 1 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 war aufgrund des oben unter II.3. zu den Auswirkungen der Vorhabensverwirklichung festgestellten Tatsachensubstrats zu erwägen:

3.4.8.6. a) Hinsichtlich des Schutzguts „Menschen" besteht der maßgebliche Sachverhalt aus Sicht des BVwG in der menschlichen Gesundheit und – was sich schon daraus ergibt, dass § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a UVP-G 2000 auch von der „Zumutbarkeit" spricht – der Auswirkung auf das menschliche Wohlbefinden (vgl. zu den Auswirkungen auf das Wohlbefinden als Sachverhalt für den Belästigungsschutz betreffend die als Vorbild für die genannte Vorschrift dienende GewO 1994: VwGH 23.04.1985, 83/04/0130).

Strittig war gegenständlich, inwieweit insb. etwa Trennwirkungen – etwa durch den Wegfall einer im Ist-Bestand vorhandenen Querungsmöglichkeit in einer bestimmten Form oder eines bestehenden Fuß- und Radwegs – zum maßgeblichen Sachverhalt gehören (vgl. zur Erörterung der Prüfung auf die Sozialverträglichkeit dazu insb. auch mV8, S. 29 ff)

b) Die UVP-RL spricht in ihrem Art. 3 Abs. 1 lit. a sowie ihrem Anhang IV Z 4 von der „Bevölkerung" und der „menschlichen Gesundheit" – sie definiert diese Begriffe hinsichtlich deren Umfangs/Inhalts hinsichtlich der Prüfung auf Auswirkungen auf die „Umwelt" nicht weiter bzw. enthalten auch die Erwägungsgründe keine weitergehenden Hinweise).

c) Fraglich ist damit, ob über die Auswirkung auf das menschliche Wohlbefinden noch weiterer Sachverhalt von Relevanz ist: Die von der Europäischen Kommission veröffentlichten – wenngleich unverbindlichen – Leitfäden sehen im Hinblick auf die Auswirkungen auf die Bevölkerung die Änderungen zB in demographischer Hinsicht, im Hinblick auf traditionelle Lebensgewohnheiten oder die Beschäftigung (sh. den Leitfaden zur Abgrenzung des Beurteilungsgegenstands [„EIA guidance – Scoping"] aus 2017, S. 57;

während dem Leitfaden zum UVP-Bericht [„EIA guidance – EIA report"] aus demselben Jahr keine näheren Informationen dazu zu entnehmen sind, was hinsichtlich des Faktors „Bevölkerung" zu prüfen wäre; beide Leitfäden abrufbar unter folgendem Link: https://environment.ec.europa.eu/law-and-governance/environmental-assessments/environmental-impact-assessment_en, abgerufen am 21.01.2026). Der UVE-Leitfaden sieht die Beschreibung von Belastungen wie Emissionen von Schadstoffen in Luft, Wasser und Boden, Lärm, Erschütterungen, Licht/Schatten, Wärme, Strahlung sowie das „Vorhandensein des Vorhabens" einschließlich dessen „räumlicher Wirkung" als Belastungen („Wirkfaktoren"), deren Auswirkungen auf Gesundheit und Wohlbefinden beschrieben werden sollten. Dies sollte sich auf die von potenziellen Auswirkungen des Vorhabens betroffene Bevölkerung (Wohnanrainer und ArbeitnehmerInnen benachbarter Betriebe einschließlich im Rahmen des Vorhabens tätige ArbeitnehmerInnen) erfolgen, wobei die „Bereiche Wohnen sowie Erholungs- und Freizeiteinrichtungen" hierbei dem Schutzgut Mensch zugeordnet seien (wobei der Leitfaden auch davon spricht, dass die Belastungen/Wirkfaktoren „primär" andere Schutzgüter betreffen können (vgl. UVE-Leitfaden, S. 47 f).

Schmelz/Schwarzer halten fest, dass – jedenfalls – die Beschreibung der Auswirkungen auf die Raumstruktur überspannend wäre; dies auch, weil eine solche Darstellung „ohne rechtliche Konsequenzen" wäre. So wäre in Bezug auf das Schutzgut Mensch – die Autoren verweisen hier auf § 17 Abs. 2 Z 2 lit. a und c UVP-G 2000 – Genehmigungskriterium lediglich das Leben sowie die Gesundheit und der Schutz vor unzumutbarer Belästigung von Menschen (vgl. *Schmelz/Schwarzer*, aaO, § 6, Rn. 38). Doch war aus Sicht des erkennenden Senats diese Auffassung nur teilweise zutreffend: So geht es bei der Beurteilung der Immissionsbegrenzung nach § 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 iSd oben wiedergegebenen Rechtsprechung um mehr, als bloß die Einhaltung der dort genannten – absolut – einzuhaltenden Kriterien. Soweit die Einwirkungen auf das Schutzgut als „Immission" zu qualifizieren sind, ist auch darauf zu prüfen, ob das Schutzgut (in einem gewissen Ausmaß) „beeinträchtigt" wird und die Auswirkungen des Vorhaben zumindest dem Stand der Technik entspricht. Ebenso ist zu beachten, dass der maßgebliche Sachverhalt der Auswirkungen auf ein Schutzgut bei der Gesamtbetrachtung nach § 24f Abs. 4 leg. cit. eine Rolle spielt.

Andererseits teilte das BVwG die Auffassung, dass die Auswirkungen des Schutzguts „Mensch" iSd § 1 Abs. 1 Z 1 lit. a erster Fall UVP-G 2000 im Ergebnis auf das Tatsachensubstrat hinsichtlich der Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und das menschliche Wohlbefinden beschränkt bleibt: So wird im Schrifttum davon ausgegangen, dass die UVP keine Prüfung hinsichtlich der Auswirkungen auf die soziale Verträglichkeit oder politische,

regional- oder volkswirtschaftliche Interessen umfasst (vgl. dazu *D. Ennöckl* in *Ennöckl/N. Raschauer/Bergthaler*, aaO, § 1 UVP-G 2000, Rn. 2 [jedenfalls die Prüfung auf die Sozialverträglichkeit verneinend]; *Altenburger*, aaO, UVP-G, § 1, Rn. 15; *Schmelz/Schwarzer*, aaO, § 1, Rn. 11).

d) Nach dem oben unter II.3.3., jedenfalls ausreichend und auf Beweisen mit entsprechendem fachlichen Niveau beruhend, festgestellten Sachverhalt war davon auszugehen, dass die Immissionen durch dem Stand der Technik entsprechende Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen begrenzt werden; jedenfalls aber keine erheblichen Belastungen des Schutzguts bewirken, vielmehr nur geringfügig nachteilige. Dabei war als für den erkennenden Senat auch wesentlich anzusehen, dass die relevanten Wirkfaktoren, ausgehend va. auch von den Verkehrsprognosen für Schiene und Straße, wie Schall, Erschütterungen, Luftschadstoffe, Licht (und Blendung) wie auch Wärme (Mikroklima) berücksichtigt wurden. Ebenso wurde die Auswirkung durch EMF beachtet.

Darüber hinaus ist zur Vollständigkeit der Sachverhaltsermittlung iZm möglichen Gesundheitsgefährdungen auch auf die Ausführungen oben iZm § 31f Z 3 EisbG hinzuweisen (unter IV.3.4.3.d).

Zur Sachverhaltsermittlung ist an dieser Stelle anzumerken, dass sich va. der SV2, der SV3 und der SV4 auch entsprechend mit rechtzeitig erstattetem, ihren jeweiligen Fachbereich betreffenden sachverhaltsbezogenem Vorbringen in den SV-Gutachten 1 und 2 auseinandersetzten (sh. zu den beweiswürdigenden Erwägungen hiezu insb. III.3.1. und III.3.3.).

e) Insb. zu den lit. a und c von § 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 war betreffend Auswirkungen auf das Schutzgut „Mensch(en)" zu erwägen:

(i.) Genehmigungen dürfen nach § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a und c UVP-G 2000 ua. nur dann erteilt werden, wenn die Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst gering gehalten wird. Jedenfalls müssen Immissionen vermieden werden, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn gefährden bzw. zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn iS des § 77 Abs. 2 GewO 1994 führen. Bestehen besondere Immissionsschutzvorschriften, so ist insoweit die Gefährdung iS des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a leg. cit. und die Zumutbarkeit einer Belästigung iS des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. c leg. cit. nach diesen Vorschriften zu beurteilen (VwGH 20.12.2016, Ro 2014/03/0035, Rn. 78).

(ii.) Vor dem Hintergrund konkret von § 17 Abs. 2 Z 2 lit. a und c UVP-G 2000 – und diese Rechtsprechung wird auf § 24f Abs. 1 Z 2 leg. cit. zu übertragen sein – hat der

Verwaltungsgerichtshof weiters ausgesprochen, dass die Abweisung eines Genehmigungsantrags dann gerechtfertigt ist, wenn mit einem entsprechend „hohen Kalkül der Eintrittswahrscheinlichkeit“ die von einer Partei in ihren Einwendungen behaupteten Beeinträchtigungen im Verfahren hervorkommen. Dazu muss der Sachverhalt ermittelt werden. Die Verwaltungsbehörde (wie auch das BVwG) sind jedoch nicht verpflichtet, das Fehlen eines Gesundheitsrisikos zu „beweisen“ (vgl. zum Ganzen VwGH 06.07.2010, 2008/05/0115).

Zum Betriebsanlagenrecht der GewO 1994 als Vorbildbestimmung von § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a und c UVP-G 2000 hat der Verwaltungsgerichtshof erwogen, dass die Feststellung, ob die Genehmigungsvoraussetzungen des § 77 GewO 1994 vorliegen, Gegenstand des Beweises durch Sachverständige auf dem Gebiet der gewerblichen Technik und auf dem Gebiet des Gesundheitswesens ist. Den Sachverständigen obliegt es, aufgrund ihres Fachwissens ein Urteil (Gutachten) über diese Fragen abzugeben. Der gewerbetechnische Sachverständige hat sich darüber zu äußern, welcher Art die von einer Betriebsanlage nach dem Projekt des Genehmigungswerbers zu erwartenden Einflüsse auf die Nachbarschaft sind, welche Einrichtungen der Betriebsanlage als Quellen solcher Immissionen in Betracht kommen, ob und durch welche Vorkehrungen zu erwartende Immissionen verhütet oder verringert werden und welcher Art und Intensität die verringerten Immissionen noch sein werden. Dem ärztlichen Sachverständigen fällt – fußend auf dem Gutachten des gewerbetechnischen Sachverständigen – die Aufgabe zu, darzulegen, welche Einwirkungen die zu erwartenden unvermeidlichen Immissionen nach Art und Dauer auf den menschlichen Organismus entsprechend der idZ in § 77 Abs. 2 GewO 1994 enthaltenen Tatbestandsmerkmale auszuüben vermögen. Die Auswirkungen der zu genehmigenden Betriebsanlage bzw. der zu genehmigenden Änderung einer genehmigten Betriebsanlage sind dabei unter Zugrundelegung jener Situation zu beurteilen, in der die Immissionen für die Nachbarn am ungünstigsten, dh. am belastendsten sind (vgl. VwGH 26.11.2015, 2012/07/0027).

Der Verwaltungsgerichtshof hat auch schon klargestellt, dass unter den im § 74 Abs. 2 GewO 1994 genannten Gefährdungen, Belästigungen und Beeinträchtigungen nur „physische Einwirkungen“ zu verstehen sind und daher durch den Anblick einer Betriebsanlage oder ihrer Abgasfahne hervorgerufene Beeinträchtigungen des Empfindens (vorgebrachte „optische Belästigungen“ durch Nichtrücksichtnahme auf „ästhetische Ansprüche“) nicht darunterfallen. Umgelegt auf § 17 Abs. 2 Z 2 lit. b UVP-G 2000 hat dies zur Konsequenz, dass auch hier auf nichtphysische Einwirkungen – wie etwa die durch den Anblick einer Anlage hervorgerufenen Beeinträchtigungen des Empfindens – nicht Bedacht zu nehmen ist. Der Verwaltungsgerichtshof hat somit (schon wiederholt) Beeinträchtigungen des Empfindens

durch einen bestimmten Anblick (und damit der Sache nach auch die von der Revisionswerberin ins Treffen geführte „Einwirkung auf das Auge“ durch Photonen) von physischen Einwirkungen abgrenzt bzw. diesen nicht zugerechnet (vgl. zum Ganzen VwGH 19.03.2025, Ro 2024/06/0026, Rn. 15, mwN).

Speziell zur Beurteilung der Lärmeinwirkung hat der Verwaltungsgerichtshof bereits ausgesprochen, dass auf jenen der Lärmquelle am nächsten liegenden Teil des Nachbargrundstückes abzustellen ist, der bei Bedachtnahme auf die im Entscheidungszeitpunkt geltenden Vorschriften insbesondere auf dem Gebiet des Baurechts dem regelmäßigen Aufenthalt der Nachbarn, sei es in einem Gebäude, sei es außerhalb eines Gebäudes, dienen kann. Allerdings fällt aus Sicht des Gerichtshofs die Wahl der Messpunkte in den fachlichen Verantwortungsbereich des Sachverständigen. Sie kann daher, soweit sie nach allgemeinem Erfahrungsgut nicht bereits als unschlüssig zu erachten ist, nur durch ein auf gleicher fachlicher Ebene stehendes Vorbringen entkräftet werden (vgl. dazu etwa VwGH 29.11.2017, Ra 2015/04/0014, Rn. 17).

(iii.) Gemäß § 24f Abs. 2 2. Satz UVP-G 2000 ist eine voraussichtliche Gefährdung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. a und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. c nach allenfalls vorliegenden „besonderen Immissionsschutzvorschriften” zu beurteilen.

Nach § 4 SchIV sind die Immissionsgrenzwerte vom jeweiligen Beurteilungspegel Lr vor Realisierung der baulichen Maßnahmen abhängig. Sie betragen für die Tagzeit 60 dB, wenn Lr ≤ 50 dB, Lr +10 dB, wenn 50 dB ≤ Lr ≤ 55 dB, sowie 65 dB, wenn Lr ≥ 55 dB und für die Nachtzeit 50 dB, wenn Lr ≤ 50 dB, Lr +10 dB, wenn 50 dB ≤ Lr ≤ 55 dB, sowie 55 dB, wenn Lr ≥ 45 dB (Z 2).

Die Beurteilung der zu erwartenden Schienenverkehrslärmimmissionen in der Bauphase richtet sich nach § 77 GewO 1994, während für die Betriebsphase die Vorgaben der SchIV zu beachten sind (vgl. VwGH 20.12.2016, Ro 2014/03/0035, Rn. 125).

Die Vorgaben der SchIV stellen nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs jedoch nur Mindeststandards dar. Eine Unterschreitung dieser Standards ist in jedem Fall dann erforderlich, wenn im Rahmen des Verwaltungsverfahrens (vor der Verwaltungsbehörde oder dem Verwaltungsgericht) Anhaltspunkte hervorkommen, die eine derartige Unterschreitung der Grenzwerte indizieren und rechtfertigen, wobei davon insbesondere in jenen Fällen auszugehen ist, in denen die im Verwaltungsverfahren beigezogenen Sachverständigen eine derartige Unterschreitung für zwingend notwendig erachten. Zu beurteilen ist, ob das jeweilige Vorhaben eine Unterschreitung der, in der SchIV normierten, Grenzwerte erfordert, um eine

Gefährdung der menschlichen Gesundheit mit Sicherheit auszuschließen (vgl. zu alldem VwGH 20.12.2016, Ro 2014/03/0035, insbesondere die Rnrn. 79, 81, 87; zuletzt auch 06.05.2021, Ra 2019/03/0040, Rn. 22 ff). Eine derartige Notwendigkeit ergab sich im ggst. Projekt auch unter Berücksichtigung der Einwendungen der bP4 (Punkt XX) nicht.

Ein „Freiraumschutz" besteht sohin nur insoweit, als einschlägige Fachrechtsnormen diesen vorsehen. Aus dem oben Zitierten ergibt sich, dass die SchIV ausschließlich für die Betriebsphase anwendbar ist und die Bauphase dieser nicht unterliegt.

Gemäß § 77 Abs. 2 iVm § 74 Abs. 2 Z 2 GewO 1994 war zu beurteilten, wie sich die durch die Bauarbeiten verursachten Änderungen der tatsächlichen örtlichen Verhältnisse auf ein gesundes, normal empfindendes Kind und auf einen gesunden, normal empfindenden Erwachsenen auswirken.

(iv.) Spezifisch zum Schutz dinglicher Rechte war der der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs Folgendes zu entnehmen:

Das in diesem Aspekt der GewO 1994 nachgebildete UVP-G 2000 schützt das Eigentum eines Nachbarn nur bei Bedrohung seiner Substanz oder wenn eine sinnvolle Nutzung der Sache wesentlich beeinträchtigt oder überhaupt unmöglich ist, nicht hingegen bei einer bloßen Minderung des Verkehrswertes. Dabei kann für die Frage, wann eine Gefährdung des Eigentums iS des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a UVP-G 2000 vorliegt, auf Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zur GewO 1994 zurückgegriffen werden (vgl. VwGH 19.12.2013, 2011/03/0160). Eine Gefährdung dinglicher Rechte iSd § 74 Abs. 2 Z 1 GewO 1994 besteht jedoch nur dann, wenn diese in ihrer Substanz bedroht werden, indem ihre bestimmungsmäßige Nutzung auf Dauer unmöglich gemacht wird. Die sinnvolle Nutzung muss dabei wesentlich beeinträchtigt werden oder überhaupt nicht mehr möglich sein (vgl. etwa VwGH 10.12.2009, 2007/04/0168, mwN; auch 29.01.2018, Ra 2017/04/0094, insb. Rnrn. 16 ff; zur Dauerhaftigkeit vgl. auch *Kerschner*, Die Gefährdung des Eigentums und sonstiger dinglicher Rechte, in *Stolzlechner/Wendl/Bergthaler* [Hrsg.], Die gewerbliche Betriebsanlage[4] [Stand 01.01.2016, rdb.at], Rz. 4.3. unter Hinweis auf Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs betreffend Servituten).

Als nicht durch § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a UVP-G 2000 geschützt angesehen werden können aufgrund der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs zu § 74 Abs. 2 Z 1 GewO 1994 etwa der Verlust der Vermietbarkeit einer Liegenschaft für Zwecke des Fremdenverkehrs oder auch massive finanzielle Verluste durch das Ausbleiben von Kunden einer Fischteichanlage und die damit verbundene voraussichtlich notwendige Einstellung des Betriebes (vgl. die

Entscheidungen VwGH 27.01.2006, 2003/04/0130 sowie 27.06.2003, 2001/04/0236). Im Schrifttum schließt *Schmelz* aus der bisherigen Rechtsprechung zu § 74 Abs. 2 Z 1 GewO 1994, dass eine Gefährdung dinglicher Rechte idS nur dann vorliegt, wenn die Nutzung derselben praktisch nicht mehr möglich sei. Dies wäre jedoch auch bei einer Verminderung der Ertragslage soweit, dass die Sachnutzung mangels Kostendeckung nicht mehr wirtschaftlich wäre, aus seiner Sicht nicht der Fall (vgl. *Schmelz*, Tourismus als Schutzgut im Genehmigungsverfahren?, ecolex 2017, 617 [617]).

Wendet sich ein Nachbar gegen das zur Genehmigung eingereichte Vorhaben aus dem in § 74 Abs. 2 Z 1 GewO 1994 genannten Grund der Eigentumsgefährdung, so hat er nach der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs zur genannten Vorschrift durch ein konkretes Vorbringen geltend zu machen, dass durch das Vorhaben sein Eigentum über eine bloße Minderung des Verkehrswertes hinaus in seiner Substanz, wozu auch der Verlust der Verwertbarkeit zählt, bedroht ist (vgl. etwa VwGH 27.06.2003, 2001/04/0236, mwN).

(v.) Aufgrund der zuvor bereits erwähnten, auf fachgerechten Ermittlungsgrundlagen beruhenden iZm den Auswirkungen der Verwirklichung des Vorhabens auf das Schutzgut „Mensch(en)“, insb. unter II.3.3.4. hinsichtlich der zu erwartenden Wirkungen auf den menschlichen Organismus und das menschliche Wohlbefinden, getroffenen Sachverhaltsfeststellungen war davon auszugehen, dass iSd § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a UVP-G 2000 weder das Leben, noch die Gesundheit von Menschen durch die Vorhabensverwirklichung gefährdet wird. Ebenso ist zu erwarten, dass die, möglicherweise auch gegenüber dem Ist-Zustand nicht neutral bleibenden, Auswirkungen auf Nachbarn, und damit va. die bP1, die bP2, die bP3, die bP5, die bP7, die bP9, die bP11 sowie die bP12, und deren Wohlbefinden noch – weil auch nicht aus fachlicher Sicht als „erheblich“ zu qualifizieren – als iSd § 24f Abs. 1 Z 2 lit. c leg. cit. (noch) „zumutbar” anzusehen sind.

Dabei war, entgegen der Ansicht der bP9, auch nicht näher zu erwägen, ab welchem Schallpegel (genau) das BVwG von einer (gemeint wohl: bereits) unzumutbaren Belästigung auszugehen wäre.

Auch eine – jedenfalls über eine bloße Wertminderung hinausgehende – Gefährdung dinglicher Rechte, so überhaupt in zu beachtenden Ausführungen von Parteien geltend gemacht konkret behauptet, ist bei der Verwirklichung des Vorhabens nicht zu erwarten.

(vi.) Spezifisch zu den Ausführungen der bP9 (oben II.1.1.17. und II.1.3.12.) war Folgendes zu erwägen:

Wie der SV3 und SV2 ausführte, ergibt sich bereits aufgrund der Lage des Grundstücks der bP9 (kürzeste Entfernung 95 m und zusätzliche bauliche Abschirmung durch Gebäude davor), dass auf dieser Liegenschaft keine Baulärmimmissionen eintreffen, die den dortigen Aufenthalt eines normal empfindlichen Menschen erheblich belasten könnten, als der Beurteilungspegel Lr,Bau,Tag,W mit Sicherheit nicht den Grenzwert von 67 dB erreicht oder überschreitet.

Unter Berücksichtigung der kurzen Einwirkdauer und der zeitlichen Beschränkungen des Baulärms, der räumlichen Distanz des Grundstücks, der festgestellten Abschirmwirkungen durch vorgelagerte Häuser und der daraus resultierende Immissionspegel ergibt sich rechtlich, dass sich die durch die Bauarbeiten verursachten Änderungen der tatsächlichen örtlichen Verhältnisse nicht in einer Weise auf ein gesundes, normal empfindliches Kind oder einen gesunden, normal empfindenden Erwachsenen auswirken, die als unzulässige oder unzumutbare Belästigung zu qualifizieren wären.

Darüber hinaus stellt die Äußerung des SV2-Gutachters zur konkreten Einwendung der bP9 auch klar, dass aus den prognostizierten Baulärmpegeln keinerlei Gesundheitsgefährdungen resultieren oder erhebliche Belastungen auftreten werden und auch die Nutzung des Außenbereichs aus fachlicher Sicht möglich erscheint. Wie in der Beweiswürdigung dargelegt, erfolgte die Bezugnahme auf die BStLärmIV lediglich insofern, als deren zugrunde liegendes Beurteilungsregime aus fachlicher Sicht als sinnvoll erachtet wurde. Die Bestimmung des heranzuziehenden Grenzwertes fällt in den Bereich der fachlichen Beurteilung und wurde als fachgerecht bestätigt. Die wörtliche Bezugnahme auf die BStLärmIV wurde in den neu formulierten Nebenbestimmungen gestrichen.

Die von der bP9 zitierte Rechtsprechung führt im ggst. Fall zu keinem anderen Ergebnis, als die Rechtsprechung stets voraussetzt, dass ein maßgeblicher Immissionsort nur dann heranzuziehen ist, wenn dort relevante Immissionen auftreten. Wie oben ausgeführt und fachlich bestätigt, weisen die auf der Liegenschaft des bP9 (auch in dem dem Vorhaben zugewandten Teil des Grundstücks bzw. im Garten) eintreffenden Immissionen kein erhebliches Ausmaß auf, und begründen daher weder eine relevante Einwirkung noch eine rechtlich maßgebliche Belastung. Somit sind nach § 77 Abs. 2 iVm § 74 Abs. 2 Z 2 GewO weder eine unzumutbare Belästigung noch eine Gesundheitsgefährdung anzunehmen.

Hinsichtlich der Berücksichtigung der monierten nicht ausreichenden Berücksichtigung der Wirkfaktoren EMF, Erschütterungen oder Luftschadstoffen war zu sagen, dass eben nach den bereits oben allgemein angestellten Erwägungen, und aber auch den getroffenen Sachverhaltsfeststellungen, sich keine, auch als „unzumutbar“ iSd § 24f Abs. 1 Z 2 lit. b UVP-G 2000 anzusehenden, Auswirkungen ergeben. Dabei war vor allem zu berücksichtigen,

dass der SV2 im SV-Gutachten 2 klar und nachvollziehbar angab, und daran änderte auch die Aufnahme des Sachverständigenbeweises in der mV7 und mV8 nicht (sh. dazu oben unter III.3.3.), dass seine Ermittlungsergebnisse aus dem verwaltungsbehördlichen Verfahren – auch bei Berücksichtigung ergänzender Ermittlungsergebnisse zu den Wirkfaktoren Schall, Erschütterungen und Luftreinhaltung – aufrechtzuerhalten sind; dies traf dann aber insb. auch auf den Wirkfaktor EMF zu (sh. zu diesem im Übrigen den oben unter II.3.3. festgestellten Sachverhalt auf welchen sich der SV2 bereits bei seinen humanmedizinischen Schlussfolgerungen im Verfahren vor der belangten Behörde 1 stützte).

Wenn nun die bP9 geltend machte, dass durch die Schalleinwirkungen auf seine Liegenschaft bzw. seinen Garten bei Vorhabensverwirklichung nicht (mehr) „zu Erholungszwecken“ nutzen konnte, so war angesichts des festgestellten Sachverhalts wie auch der zuvor iZm mit dem Gesundheits- und Belästigungsschutz angestellten Erwägungen nicht davon auszugehen, dass die zukünftige Nutzung als – va. auch „wesentlich“ – beeinträchtigt anzusehen wäre. Nur der Vollständigkeit halber ist an dieser Stelle auch festzuhalten, dass angesichts der Substanz des eine Gefährdung eines dinglichen Rechts geltend machenden Vorbringens sich das BVwG nicht gehalten sah, weitere Ermittlungsschritte zu setzen oder weitere (oder anderslautende) Sachverhaltsfeststellungen zu treffen.

(vii.) Soweit die bP10 vorbrachte, es wären auch die psychischen – aber nichtphysischen – Auswirkungen auf die Menschen zu prüfen gewesen, wäre war zu sagen, dass solche Auswirkungen iSd oben zitierten Rechtsprechung bei der Sachverhaltsermittlung nicht zu berücksichtigen waren.

f) Im Ergebnis stand § 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 sohin der Genehmigungserteilung für das Vorhaben aufgrund der Auswirkungen auf das Schutzgut „Mensch(en)” nicht entgegen.

3.4.8.7. Hinsichtlich des Schutzguts „Sach- und Kulturgüter” war zu erwägen:

a) Zunächst ist an dieser Stelle hinsichtlich der Beschwerde 7 festzuhalten, dass die von der belangten Behörde auch angewendeten Vorschriften des Denkmalschutzrechts, mit Ausnahme der Auswirkungen auf bestimmte Parkanlagen (darunter auch der Schlosspark Schönbrunn) , nicht bzw. nur eingeschränkt Gegenstand des Verfahrens vor dem BVwG waren (vgl. dazu VwGH 03.10.2013, 2012/09/0075, wonach es sich bei den Vorschriften des Denkmalschutzrechts – mit nur gewissen Ausnahmen – um keine „Umweltschutzvorschriften“ iSd § 19 bzw. § 24f UVP-G 2000 handelt, wenngleich die Auswirkungen auf Denkmale im Rahmen der UVP zu prüfen sind).

Nach den oben unter II.3.7. getroffenen Feststellungen – wobei die UVP gerade auch Auswirkungen auf das den Schlosspark Schönbrunn umfassende Weltkulturerbegebiet umfasste (sh. idZ insb. auch den grundsätzlich auch von der SV9 dahingehend auch unbeanstandet gebliebenen, Teil der UVE bildenden Fachbericht „Sach- und Kulturgüter“ [ON 317.1)]) – war davon auszugehen, dass die Vorschriften des Denkmalschutzrechts der Genehmigung des Vorhabens nicht entgegenstehen. Im Übrigen verweist der erkennende Senat hinsichtlich der rechtlichen Beurteilung auf die zu diesem Aspekt unter Begründungsabschnitt V.5. im Bescheid ausgeführte Begründung (vgl. zu einem solchen, einen Anschluss an die von der Verwaltungsbehörde ausgeführte Begründung zum Ausdruck bringenden, Verweis VwGH 22.11.2018, Ro 2017/07/0033, Rn. 198; 06.07.2023, Ra 2022/07/0081, Rn. 19).

b) Maßgeblicher Sachverhalt hinsichtlich des Schutzguts „Kulturgüter” im Übrigen waren die Auswirkungen auf Bau- und Bodendenkmäler, während es beim Schutzgut „Sachgüter” um die Auswirkungen auf den „Funktionserhalt” der öffentlichen Interessen dienenden Infrastruktur ging (zB auf Kraftwerke, Kläranlagen, Brücken und Straßen, Stromleitungen, Abwasserkanäle, usw.), nicht aber etwa auf Wohngebäude. Auch die Auswirkung eines Vorhabens auf den finanziellen Wert von Sachgütern war nicht Gegenstand der UVP (vgl. zu alldem *Schmelz/Schwarzer*, aaO, § 6, Rn. 38, unter Hinweis auf EuGH 14.03.2013, Rechtssache C-420/11, *Leth*, wie auch auf das Schrifttum; sh. idZ auch den UVE-Leitfaden, S. 102, der als „Sachgüter” auch gesellschaftliche Werte, die eine hohe funktionale Bedeutung hatten oder haben, wie zB Brücken, Gebäude und Türme, sowie überhaupt auch Einrichtungen der Ver- und Entsorgungsinfrastruktur, die im Zusammenhang mit dem Vorhaben ggf. baulich verändert werden, nennt).

Aus Sicht des erkennenden Senats waren außerdem, wie oben bereits zum Schutzgut „Mensch“ erwogen, Auswirkungen auf die Sozialverträglichkeit nicht relevant.

c) Nach dem sohin vollständig – und auch auf fachgerechten Beweisen beruhend – festgestellten Sachverhalt (oben II.3.7.) war davon auszugehen, dass es durch die Verwirklichung des Vorhabens zu als „gering nachteilig” anzusehenden (zu bewertenden) Auswirkungen auf das Schutzgut kommen wird. Darüber hinaus ist das Vorhaben so gestaltet bzw. sind Maßnahmen, seien diese Teil des Vorhabens oder durch Nebenbestimmungen vorgeschrieben, so ausgestaltet, dass die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut nach dem Stand der Technik begrenzt werden.

d) Zu den Ausführungen beschwerdeführender Parteien, wonach es zu einer „Verbesserung” kommen müsse oder geänderte Querungsmöglichkeiten (zB für den MIV, den Fußgänger- oder

Radverkehr) „gleichwertig" (gemeint: zum Ist-Bestand) sein müssten, war zu sagen, dass es darauf iZm § 24 Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 nicht ankommt; sohin war dahingehend vor dem Hintergrund der genannten Vorschrift auch kein Sachverhalt zu ermitteln und festzustellen. Vielmehr ging es um eine (fachgerechte) Ermittlung und Feststellung der Auswirkungen des Vorhabens auf den Erhalt der Funktionen von Sachgütern als solches – also, inwieweit sich die Qualität der Querungen sich insgesamt bei Vorhabensverwirklichung verändern würde.

An dieser Stelle sollte auch festgehalten werden, dass dem UVP-G 2000 als solches keine Vorgabe enthalten war, dass es für die Genehmigungsentscheidung nicht von Relevanz war, ob etwa bestehende Radwegverbindungen „aufrecht" erhalten würden.

An dieser Stelle war aber auch festzuhalten, dass ein allfälliger Widerspruch zu einer zivilrechtlichen Vereinbarung – insb. von der bP6 und der bP8 wurde auf eine Vereinbarung zwischen der Stadt Wien und der PW aus dem Jahr 2016 hingewiesen – nicht beurteilungsrelevant war.

Soweit von beschwerdeführenden Parteien eine Minderung des Werts dinglicher Rechte moniert wurde, so ist vor lit. a von § 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 eine solche nicht von tatbestandlicher Relevanz hinsichtlich der Gefährdung solcher Rechte; der Vollständigkeit halber war auch festzuhalten, dass eine Substanzvernichtung oder eine einer solchen Vernichtung gleichzuhaltende Gefährdung dinglicher Rechte nicht – jedenfalls nicht ausreichend konkretisiert – behauptet wurde (vgl. dazu etwa VwGH 24.06.2009, 2007/05/0115).

d) § 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 stand sohin der Genehmigungserteilung für das Vorhaben aufgrund der Auswirkungen auf das Schutzgut „Sach- und Kulturgüter" nicht entgegen.

3.4.8.8. Zu den Auswirkungen auf das Schutzgut „Klima" war Folgendes zu erwägen:

a) Zum – als strittig anzusehenden – maßgeblichen Sachverhalt war zunächst in Erwägung zu ziehen, dass nach § 6 Abs. 1 Z 1 lit. e UVP-G 2000 die UVE jedenfalls („insbesondere") ein „Klima- und Energiekonzept" zu enthalten hat. Dieses wiederum hat sowohl eine Darstellung der vom Vorhaben ausgehenden klimarelevanten THG (iSd § 3 Z 3 des Emissionszertifikategesetzes) und Maßnahmen zu deren Reduktion iS des Klimaschutzes – wobei deren Übereinstimmung mit dem Stand der Technik zu bestätigen ist – zu enthalten.

b) Zu diesem Schutzgut selbst war zunächst festzuhalten, dass dieses neben den – zu identifizierenden, beschreibenden und bewertenden unmittelbaren und

mittelbaren – Auswirkungen des Vorhabens auf das lokale Klima (das „Mikroklima“) auch alle Aspekte betreffend den Klimawandel (also der globalen Dimension) beinhaltet (vgl. VwGH 06.03.2019, Ro 2018/03/0031, Rn. 71 f, unter Hinweis auf Rechtsprechung des EuGH wie auch das Schrifttum).

c) Zur Identifizierung und Bewertung der Auswirkungen auch auf das „globale Klima“ (Makroklima, Weltklima) vertritt *Altenburger*, aaO, UVP-G, § 6, Rn. 37, die Ansicht, dass aufgrund von § 6 Abs. 1 Z 4 UVP-G 2000 der Beitrag des Vorhabens an THG in Relation zum lokalen, regionalen und globalen Ausstoß solcher Gase zu stellen sein wäre. Er weist idZ (auch) auf eine mögliche Genehmigungsrelevanz iZm § 17 Abs. 5 UVP-G 2000 – gegenständlich sohin § 24f Abs. 4 leg. cit. – hin. *Ennöckl/Sander* zeigen – ebenso nur betreffend die Genehmigungsvoraussetzung des § 17 Abs. 5 UVP-G 2000 (also hier § 24f Abs. 4 leg. cit.), auf, dass diesem Bundesgesetz kein Maßstab zu entnehmen wäre, anhand dessen beurteilt werden könnte, welche zusätzlichen THG-Emissionen als vertretbar und welche als „umweltunverträglich” einzustufen wären (vgl. *Ennöckl/Sander*, Die Berücksichtigung von Aspekten des Klimaschutzes im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung, ÖZW 2023, S. 38). Auch *Baumgartner/Niederhuber* weisen – ebenfalls zu § 17 Abs. 5 UVP-G 2000 – auf die fehlende Quantifizierung durch den Gesetzgeber hin (vgl. *Baumgartner/Niederhuber*, Klimaschutz und UVP, in: *Ennöckl* [Hrsg.], Klimaschutzrecht [2023], S. 281).

Schmelz/Schwarzer, aaO, halten wiederum fest, dass das globale Klima „selbstverständlich” nicht Gegenstand „konkreter Projektgenehmigungsverfahren” sein könne und – wobei sie hier auf ErläutRV 275 BlgNR 26. GP, S. 5, hinweisen – eine Beschreibung der Auswirkungen dieser Emissionen auf das Weltklima nicht Gegenstand der UVE ist, allerdings ein Klima- und Energiekonzept zu erstellen sei (vgl. *Schmelz/Schwarzer*, aaO, § 6, Rn. 38). Auch der UVE-Leitfaden führt aus, dass eine Beschreibung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Weltklima (etwa aufgrund seiner THG) nicht Gegenstand der UVE wäre (vgl. UVE-Leitfaden, S. 95).

d) Soweit die bP4 auf Technische Leitlinien für die Sicherung der Klimaverträglichkeit von Infrastrukturen im Zeitraum 2021-2017 (sh. die Bekanntmachung der Kommission 2021/C 373/01) hinwies, war zu erwägen, dass diese Leitlinien – auch für die Vorgaben für eine UVP nach der UVP-RL (insb. nach deren Art. 3 und Anhang IV) – als Grundlage für Genehmigungsentscheidungen (nach Art. 8 und 8a der erwähnten Richtlinie) nicht als beachtlich zu sehen waren. Hingegen könnte diesen Leitlinien dann Relevanz zukommen, wenn es etwa um die Prüfung von für eine mögliche Mittelbereitstellung nach der

Verordnung (EU) 2021/523 des Europäischen Rats und des Parlaments vom 24.03.2021 geht (sh. die vorangestellte Zweckbeschreibung der Leitlinien).

Zu Recht zeigten die bP4 und die bP10 allerdings im Ergebnis auf, dass die Darstellung im von der PW vorgelegten Energie- und Klimakonzept allein zu wenig war bzw. die UVE im Ergebnis noch weitergehende Informationen zu enthalten hatte, und zwar hinsichtlich bestimmter, mit ua. den eingesetzten Baumaterialien verbundenen Emissionen an THG: So hat gemäß Anhang IV Abs. 1 Z 5 UAbs. 1 lit. f der UVP-RL der von der – hier PW – vorzulegende UVP-Bericht (also nach dem UVP-G 2000: die UVE) eine Beschreibung der möglichen erheblichen Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt unter anderem infolge der Auswirkung des Projekts auf das Klima (zB Art und Ausmaß der THG-Emissionen) zu enthalten. Die Beschreibung der möglichen erheblichen Auswirkungen sollte sich nach Anhang IV Abs. 1 Z 5 (UAbs. 2) leg. cit. auf die direkten und die etwaigen indirekten, sekundären, kumulativen, grenzüberschreitenden, kurzfristigen, mittelfristigen und langfristigen, ständigen und vorübergehenden, positiven und negativen Auswirkungen des Projekts erstrecken. Diese Beschreibung sollte den auf Unionsebene oder auf Ebene der Mitgliedstaaten festgelegten „Umweltschutzzielen", die für das Projekt von Bedeutung sind, Rechnung tragen.

Auch der Leitfaden „Guidance on Integrating Climate Change and Biodiversity into Environmental Impact Assessment" der Europäischen Kommission (2013, abrufbar unter: https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/3ed0e578-7f24-4073-81c9-f279c6d4b3cf/language-en; abgerufen am 21.01.2026) – wobei auf diesen Leitfaden wiederum spätere Leitfäden der Europäischen Kommission, etwa zur Erstellung eines UVP-Berichts aus 2017 (abrufbar hier https://circabc.europa.eu/ui/group/3b48eff1-b955-423f-9086-0d85ad1c5879/library/b7451988-d869-4fee-80de-0935695f67f2/details?download=true; abgerufen am 21.01.2026; darin insb. S. 38 f) wie auch die genannten Leitlinien aus 2021 verweisen, geht davon aus, dass Überlegungen über indirekte THG-Emissionen in Zusammenhang mit den einzusetzenden Baumaterialien angestellt werden sollten (vgl. S. 36 des Leitfadens; „Use recycled/reclaimed and low-carbon construction materials"). Die Erforderlichkeit, allenfalls auch solche indirekten Emissionen zu beschreiben, wurde auch im rezenten Schrifttum zum Ausdruck gebracht (vgl. *Hofer*, Klimaschutz in der Umweltverträglichkeitsprüfung, NR 2023, S. 403 und 406, insb. FN 15 und 40).

e) Aus diesem Grund waren auch solche – auch noch dem Vorhaben zuzurechnende – Emissionen in den zu ermittelnden Sachverhalt bzw. die zu treffenden Feststellungen einzubeziehen (dies steht sohin, weil etwa die Baustoffe eingesetzt werden,

auch nicht der – primär iZm der Anwendung des § 71 LFG ergangenen – Entscheidung des Verfassungsgerichtshofs vom 29.06.2017, E 875/2017 ua., wonach außerhalb Österreichs bewirkte Freisetzungen von THG nicht relevant sein können – entgegen).

f) Hinsichtlich der Bewertung der Immissionen vermochte der erkennende Senat sich nicht – insb. auch vor dem Hintergrund der Entscheidung VwGH 06.03.2019, Ro 2018/03/0031 – der Auffassung anschließen, wonach Auswirkungen aus durch das Vorhaben bewirkten Immissionen auch auf das Makroklima (also das „globale Klima" bzw. das „Weltklima") grundsätzlich nicht beurteilungsrelevant sein sollten; also nicht als Sachverhaltsgrundlage für die Beurteilung dienen (sollen), ob etwa § 24f Abs. 1 Z 2 lit. b UVP-G 2000 eingehalten wird. So wird sich aus UVE und weiterer UVP (etwa wie hier der znBU) grundsätzlich auch eine entsprechende Beschreibung und dann auch Bewertung der Auswirkungen auf das Makroklima zu ergeben haben. Gerade hinsichtlich der Auswirkungen eines einzelnen Vorhabens auf das globale Klima, va. durch THG-Emissionen (oder auch zB Änderung in der Landnutzung wie durch die Entfernung von Bäumen), könnte möglicherweise auch ein so genanntes „*no impact statement*" (iSd § 6 Abs. 2 leg. cit.) darlegen, dass die Beschreibung gar nicht relevant oder zumutbar ist.

g) Gleichzeitig waren keine für die Bewertung (Gewichtung) der Auswirkungen der Vorhabensverwirklichung iSd Anhang IV Abs. 1 Z 5 UAbs. 1 (spezifisch) „festgelegte Umweltschutzziele", die wiederum für das Vorhaben „von Bedeutung sind" (die englische Sprachfassung der UVP-RL spricht von „*environmental protection objectives established at Union or Member State level which are relevant to the project*" und die französische Sprachfassung von „*objectifs en matière de protection de l'environnement fixés au niveau de l'Union ou des États membres qui sont pertinents par rapport au projet*"; Hervorhebungen durch das BVwG), zu sehen und sohin auch nicht zu berücksichtigen. So enthält etwa das Klimaschutzgesetz bzw. dessen Anlage 2 (BGBl. I Nr. 106/2011 idF BGBl. I Nr. 58/2017) keine über das Jahr 2020 hinausgehenden spezifischen Höchstmengen (zB für den Sektor „Verkehr"). Auch sonst war dem BVwG eine derartige, für die Bewertung der Auswirkungen (etwa einer bestimmten Menge einem Vorhaben zuzurechnender Emissionen an THG) zu berücksichtigende „Vorschrift" nicht bekannt. Nur der Vollständigkeit halber war an dieser Stelle festzuhalten, dass derartige – für die Bewertung der Auswirkungen der Vorhabensverwirklichung relevante – Umweltschutzziele hingegen etwa im Bereich Luftreinhaltung oder Gewässerschutz existieren (zB die oben bereits erwähnten und auch für die Auswirkungsbeurteilung herangezogenen, auch in Umsetzung unionsrechtlicher Vorgaben erlassener Immissionsbegrenzungen [Immissionsgrenzwerte] nach dem IG-L, die im Ergebnis eben auch für das gegenständliche Vorhaben von Bedeutung waren).

h) Nach den, auch im Lichte des zuvor Gesagten, fachgerecht ermittelten Tatsachen (sh. oben II.3.2.), hinsichtlich der Beurteilung der Auswirkungen auf das Makroklima eben jedenfalls (direkte und bestimmte indirekte) THG-Emissionen und deren Gegenüberstellung mit bestimmten anderen Emissionsmengen (wie etwa der Stadt Wien insgesamt), war davon auszugehen, dass die mit der Verwirklichung des Vorhabens verbundene (direkte und indirekte) Freisetzung von THG zu keinen erheblich nachteiligen Auswirkungen iSd § 24f Abs. 1 Z 2 lit. b UVP-G 2000 führen würde.

Im Übrigen war aus den Ermittlungsergebnissen auch abzuleiten, dass dem Gebot der Immissionsminimierung im gesetzlichen erforderlichen Ausmaß Rechnung getragen wird; dies dadurch, dass dem Vorhaben zuzurechnende Freisetzungen von THG, insb. in der Bauphase, durch dem Stand der Technik entsprechende Maßnahmen begrenzt werden; dabei war auch zu berücksichtigen, dass das Schutzgut „Klima“, auch hinsichtlich des Mikro-, Meso- und Makroklimas, durch die (auch nach Ergreifung von Maßnahmen) verbleibenden Vorhabensauswirkungen nicht als „beeinträchtigt“ anzusehen war.

Dabei waren beschwerdeführende Parteien, insb. die bP4, auch nicht im Recht, wenn sie davon ausgingen, dass aufgrund des UVP-G 2000 relevant für die zu treffende Genehmigungsentscheidung war, ob es auch zu einer „Erhöhung“ von THG-Emissionen kam; ein Gebot, hier auswirkungsneutral zu sein, war, in anderen Worten, dem zuvor zitierten Bundesgesetz nicht zu entnehmen.

i) Hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut „Klima“ stand § 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 sohin der Erteilung der Genehmigung für das Vorhaben nicht entgegen.

3.4.8.9. a) Betreffend die Auswirkungen von Immissionen auf weitere in § 1 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 genannte und von Auswirkungen des Vorhabens betroffene Schutzgüter war iZm den beachtlichen Vorbringen in den Beschwerden und den oben unter II.3. getroffenen Feststellungen davon auszugehen bzw. war zu erwarten, dass die Immissionen entsprechend begrenzt werden (wobei gleichzeitig die verbleibenden Auswirkungen nur als „geringfügig nachteilig” zu bewerten waren) und außerdem keine erheblich nachteiligen Auswirkungen auf eines der Schutzgüter eintreten.

b) Dabei war insb. festzuhalten, dass auch die mit der Vorhabensverwirklichung verbundenen verbotenen Wirkungen iSd Art. 12 FFH-RL nach den diesbezüglich nicht zu beanstandenden – auf entsprechendem fachlichem Niveau, insb. auch aufgrund entsprechender schlüssiger und nachvollziehbarer Ausführungen der SV9 in der

mV8, – produzierten Ermittlungsergebnissen, nicht dazu führen, dass das Schutzgut „Biologische Vielfalt" insgesamt als mehr als nur geringfügig nachteilig betroffen sein wird.

Entgegen der Auffassung der bP4 war auch kein normiertes bzw. sodann bei der Bewertung der Auswirkungen auf das Schutzgut „Boden" (allenfalls auch „Fläche") oder als unmittelbare Genehmigungsvoraussetzung zu berücksichtigendes „Entsiegelungsgebot" ersichtlich.

c) Damit stand § 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 der Genehmigungserteilung auch hinsichtlich anderer Schutzgüter als „Mensch(en)", „Sach- und Kulturgüter" und „Klima" – eben soweit Auswirkungen durch dem Vorhaben zuzurechnende „Immissionen" zu erwarten sind – nicht entgegen.

Zur Gesamtbewertung

3.4.8.10. a) § 24f Abs. 4 UVP-G 2000 verlangt dann eine Abweisung des Genehmigungsantrags, wenn die Gesamtbewertung ergibt, dass durch das Vorhaben und seine Auswirkungen, insbesondere auch durch Wechselwirkungen, Kumulierung oder Verlagerungen, unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere des Umweltschutzes, schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten sind, die durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschreibungen, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können.

b) Der Verwaltungsgerichtshof spricht zu dieser Vorschrift in ständiger Rechtsprechung aus, dass die Gesamtbewertung eine zusammenfassende Gesamtschau erfordert, die – unter Berücksichtigung aller Synergien, Überlagerungen, Kumulationseffekte etc. – die in den jeweiligen Teilgutachten fachlich-naturwissenschaftlich festgestellten Belastungen und Beeinträchtigungen der einzelnen Schutzgüter zu einem Gesamtbild der zu erwartenden Umweltauswirkungen zusammenführt. Die Gesamtbewertung setzt daher eine möglichst vollständige Einbeziehung aller vorhabensbedingten Umweltauswirkungen voraus, die dann in einen Gesamtkontext zu stellen, also in Summe und im Verhältnis zueinander zu beurteilen sind (dazu für viele etwa VwGH 15.10.2020, 2019/04/0021, Rn. 90). Dabei kommt es darauf an, welche Auswirkungen „zu erwarten" sind. Es ist sohin eine Prognoseentscheidung auf Grund von ausreichenden Sachverhaltsermittlungen – etwa schlüssigen Sachverständigengutachten – zu treffen (dazu etwa VwGH 22.08.2022, Ra 2022/04/0074, Rn. 23, mwN).

Dabei kommen für den Verwaltungsgerichtshof als schwerwiegende Umweltbelastungen einerseits von den Verwaltungsvorschriften und § 24f Abs. 4 UVP-G 2000 nicht erfasste Arten von Umweltbelastungen in Frage, andererseits Umweltbelastungen, die von den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften zwar erfasst werden, nach diesen aber keinen Versagungsgrund bilden, sondern erst aufgrund einer Gesamtbewertung als schwerwiegend eingestuft werden müssen. Bei der Gesamtbewertung sollen auch Ziele der Materiengesetze oder des Unionsrechts, die für die Realisierung des Vorhabens sprechen, im Sinn einer umfassenden Interessenabwägung Berücksichtigung finden (vgl. etwa VwGH 16.12.2019, Ra 2018/03/0066, Rn. 73, mwN; auch VfGH 29.06.2017, E 875/2017 ua., Pkt. II.3.13., wonach eine im Gesetz angeordnete Interessenabwägung nach der Feststellung der maßgeblichen öffentlichen Interessen die Ermittlung der Kriterien für die Interessengewichtung erfordert, wobei die Interessen in der Rechtsordnung dem Grunde nach vorzuzeichnen sind und sich aus den jeweils anwendbaren Materiengesetzen bzw. aus damit in unmittelbarem Zusammenhang stehenden Staatszielbestimmungen ergeben).

c) Was das beachtliche öffentliche Interesse am „Umweltschutz" als solches betrifft, so wird dieses sohin – auch – im Lichte des Bundesverfassungsgesetz über die Nachhaltigkeit, den Tierschutz, den umfassenden Umweltschutz, die Sicherstellung der Wasser- und Lebensmittelversorgung und die Forschung (BGBl. I Nr. 111/2013 idF BGBl. I Nr. 82/2019; im Folgenden: **BVG Nachhaltigkeit**) auszulegen sein. Mit diesem öffentlichen Interesse sind dann auch die Zielsetzungen der ggst. zu beachtenden Materiengesetze, insb. das WRG, das Wr BSchG oder das Wr NSchG, so man ihnen ein „gegen" ein Vorhaben wie hier zu behandelnde, abgedeckt (vgl. zur Einbeziehung der materienrechtlichen Zielsetzungen auch etwa das bereits erwähnte Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofs 28.11.2013, 2011/03/0219, Pkt. 8, dort zur Berücksichtigung der Vorgaben aus dem HLG).

d) Fallbezogen war zur Gesamtbewertung nach § 24f Abs. 4 UVP-G 2000 zu erwägen:

Gegenständlich wurden zu allen die Umwelt ausmachenden Schutzgütern iSd § 1 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 – und soweit überhaupt beschwerdegegenständlich – oben unter 3.9. Sachverhaltsfeststellungen getroffen. Das festgestellte Tatsachensubstrat war eben das Ergebnis der Beurteilung im Hinblick auf die einzelnen Schutzgüter, einschließlich der fachlichen Bewertung gegenüber dem Ist-Zustand (Basisszenario). Der festgestellte Sachverhalt war auch als fachgerecht ermittelt anzusehen – dh. aufbauend auf Ermittlungsergebnissen von Fachleuten und sachverständig gegengeprüft. Auch war jeweils erkennbar, dass er insofern vollständig war, als auch im erforderlichen Ausmaß die indirekten

Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt wie auch Wechselwirkungen und Kumulierungen erfasst wurden.

Die Bewertung der einzelnen Schutzgüter ergab jeweils entweder nur geringfügige oder – dies jedoch beschränkt auf das Schutzgut „Landschaft" – merklich nachteilige Auswirkungen.

Auch bei Berücksichtigung des – als gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen Interesses – „Umweltschutzes" (unter Beachtung sowohl der diesbezüglichen Zielsetzung des UVP-G 2000 selbst wie auch entsprechender Zielsetzungen gegenständlich zur Anwendung gelangender Materiengesetze) folgte für den erkennenden Senat aus dem zuvor dargestellten Bewertungsergebnis bei gesamthafter Betrachtung noch nicht, dass mit dem Vorhaben auch eine „schwerwiegende" Umweltbelastung verbunden wäre. Daran ändert auch – va. aufgrund der vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung bestimmter Emissionen etwa für Schall oder der Emission von Schadstoffen wie auch THG – die Beachtung der Bekenntnisse in den §§ 1 und 3 BVG Nachhaltigkeit nichts.

Selbst wenn man dies anders gesehen hätte, wäre zu beachten gewesen, dass das Vorhaben in seinen wesentlichen Teilen ein „Projekt des Eisenbahnbaus" iSd § 2 Abs. 7 UVP-G 2000 ausmacht, und damit ein „Vorhaben der Energiewende". Dessen Verwirklichung kommt nach § 24f Abs. 4 letzter Satz leg. cit. ein „hohes" öffentliches Interesse zu. Brächte man nun dieses gesetzesunmittelbare, für die Vorhabensverwirklichung sprechende und gewichtete Interesse in die Abwägung ein, würde die Schwelle einer „schwerwiegenden" Belastung der Umwelt durch das Vorhaben jedenfalls nicht überschritten werden.

Daraus folgte, dass es fallbezogen auch nicht erforderlich war zu ermitteln, ob die erwähnte Belastung im Ergebnis durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschreibungen, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden hätte können.

3.4.8.11. § 24f Abs. 4 UVP-G 2000 stand somit im Ergebnis der Genehmigung des Vorhabens nicht entgegen.

4. Ergebnis, Spruchgestaltung und zur unterbliebenen Entscheidungsverkündung:

4.1. Im Ergebnis war den Anträgen 1 und 2 der PW auf Genehmigung des Vorhabens, wie von dieser im verwaltungsgerichtlichen Verfahren in der final abgeänderten Fassung, aufgrund der in Anbetracht zu berücksichtigender bzw. relevanter Vorbringen und Beweise der Parteien, insb. wie in erhobenen Beschwerden ausgeführt, sowie des dazu bzw. in der Folge unter II. festgestellten, auch auf ergänzenden Ergebnissen von Ermittlungstätigkeit des BVwG

beruhenden, insgesamt ausreichend ermittelten Sachverhalts, bei Anwendung der für die Genehmigung zu beachtenden Vorschriften der Materiengesetze wie des UVP-G 2000 selbst sowie – sh. dazu noch Nachstehendes – bei entsprechender Gestaltung des Spruchs, va auch hinsichtlich vorzuschreibender Nebenbestimmungen, stattzugeben und die begehrte Genehmigung zu erteilen.

Der bP4, der bP6, der bP8 und der bP10 gelang es im Ergebnis hingegen nicht aufzuzeigen, dass durch das Vorhaben bzw. dessen Genehmigung, in der im Verfahren vor dem BVwG abgeänderten Fassung und unter Berücksichtigung der vorgeschriebenen Nebenbestimmungen, eine „Umweltschutzvorschrift“ nicht eingehalten wird. Die übrigen beschwerdeführenden Parteien werden bei Verwirklichung des Vorhabens in der zuvor erwähnten Fassung wie auch unter Beachtung der vorgeschriebenen Nebenbestimmungen in keinem subjektiv-öffentlichen Recht, das von ihnen geltend gemacht werden kann bzw. in diesem Verfahren geltend gemacht werden konnte, verletzt.

Den Beschwerden war insofern Folge zu geben, als die Sprüche von Bescheid 1 und 2 teilweise, va. hinsichtlich der vorzuschreibenden Nebenbestimmungen, abzuändern waren. Insgesamt bzw. im Übrigen waren die Beschwerden 1 bis 13 gemäß § 28 Abs. 2 VwGVG jedoch als unbegründet abzuweisen.

4.2. Zur Gestaltung des Spruchs war noch Folgendes auszuführen:

4.2.1. Gemäß dem nach § 17 VwGVG auch hinsichtlich der verwaltungsgerichtlichen Entscheidung sinngemäß zur Anwendung gelangenden § 59 Abs. 1 AVG hat der Spruch va. die Angelegenheit – das war hier der Abspruch über die Erteilung der Genehmigung für das Vorhaben oder die Versagung der Genehmigungserteilung – und alle die Hauptfrage betreffenden Parteianträge in möglichst gedrängter und deutlicher Fassung zu erledigen.

Dabei dürfen die Anforderungen an die Bestimmtheit nicht überspannt werden und es genügt, wenn sich aus der Einbeziehung der Begründung in die Auslegung des Spruches der Inhalt der Entscheidung mit ausreichender Deutlichkeit ergibt (vgl. dazu aus der ständigen Rechtsprechung etwa VwGH 17.12.2018, Ra 2017/05/0293, Rn. 25, mwN). Nach der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs zu § 59 (Abs. 1) AVG (der hinsichtlich der gegenständlich zu treffenden Entscheidung gemäß § 17 VwGVG sinngemäß zur Anwendung gelangt) ist es ferner zulässig, im Spruch auf von der Entscheidung getrennte Schriftstücke oder Pläne Bezug zu nehmen, deren Aussagen und Darstellungen in den normativen Entscheidungsinhalt zu integrieren und solcherart zum Inhalt der Entscheidung zu machen, sofern der Spruch den Akt der Integrierung unzweifelhaft klargestellt hat und die besagten

Schriftstücke oder Pläne ihrerseits das nötige Bestimmtheitserfordernis erfüllen (vgl. etwa VwGH 04.07.2024, Ra 2023/07/0112 bis 0114, Rn. 36, mwN).

4.2.2. Ua. unter und zur Beachtung des Vorgesagten, wie auch des oben unter IV.3.1.2.22.b Ausgeführten, war mit dem Spruch auch der – zum Gegenstand des die Genehmigung für das Vorhaben aussprechenden Spruchs des ggst. Erkenntnisses werdende – Spruch des *Bescheid 1* abzuändern: Dies einerseits durch die Bindung der Genehmigungserteilung („nach Maßgabe") an die – insb. auch Vermeidungs-, Verringerungs- und Ausgleichsmaßnahmen beschreibenden bzw. darstellenden – Projektunterlagen in der jeweils letzten modifizierten Fassung sowie an die abgeänderten Genehmigungsvorschriften (insb. oben Spruchpunkte I.A) 1.2. und I.A) 1.3. des ggst. Erkenntnisses). Diese Bindung sollte aber auch im Genehmigungsspruch (Punkt I.1. des Bescheid 1) klarer zum Ausdruck kommen. Zu diesem Zweck war die Bezugnahme auf die – nur als Beweismittel fungierenden, nicht aber das Vorhaben als solches entsprechend beschreibenden bzw. darstellenden Dokumente der UVE, was im Übrigen auch die bP6 zu Recht aufzeigte, wie auch der znBU – zu streichen.

Die Verbindung der wesentlichen Projektunterlagen, insb. der verbalen Beschreibung und planlichen Darstellung des Vorhabens samt auch der zu setzenden Maßnahmen, konnte fallbezogen dadurch erfolgen, dass die Dokumente „Einlagenverzeichnis" bzw. „Inhaltsverzeichnis" (in der Fassung Mai 2025), ONen 101-9.AE und 410.1-9.AE, zum Spruchbestandteil erklärt werden bzw. selbst mit jeweils einem entsprechenden (digitalen) Stempel, der den Bezug bzw. die Verbindung der Dokumente mit dem ggst. Erkenntnis zum Ausdruck bringt, versehen werden.

Ausgenommen von der Maßgeblicherklärung (Bezugserklärung) von Projektunterlagen hatte allerdings das Dokument ON 411.2.1 zu bleiben, weil die darin beschriebene bauliche Maßnahme (das war die Errichtung einer provisorischen Überleitstelle) – was eindeutig erkennbar war und überdies unbestritten blieb – von der PW nur iZm Ermittlungstätigkeiten des BVwG betreffend den möglichen Ausschluss der aufschiebenden Wirkung gemäß § 22 Abs. 2 VwGVG in das Verfahren eingeführt wurde.

Auch Pkt. I.3.3 des Bescheid 1 war zu modifizieren, um zum Ausdruck zu bringen, dass die projektierte Eisenbahnanlage (bzw. deren Teile – auch va. in Abänderung einer bestehenden Eisenbahnanlage –) gemäß dem finalen Stand der Vorhabensbeschreibung durchzuführen ist. Nicht zu übernehmen war der zweite Satz dieses Spruchpunkts, weil dieser – auch wenn man sich zu dessen Verständnis die Begründung des Bescheid 1 heranziehen würde – als zu unbestimmt erschien. Überdies ergab sich eindeutig, dass die Maßnahmen des Vorhabens – und damit auch jene, auf welche die Erfüllung der

Genehmigungsvoraussetzungen des EisbG zu prüfen waren (sh. dazu auch oben unter IV.3.4.3.) – in den vorgelegten, das Vorhaben beschreibenden Projektunterlagen ausreichend beschrieben waren.

Abzuändern war auch Pkt. I.5.3. des Bescheid 1, also die Frist zur Inanspruchnahme der (mit)erteilten denkmalschutzrechtlichen Abänderungsbewilligung. Diese soll nun nach drei Jahre ab Rechtskraft erlöschen. Den zu dieser Vorschreibung führenden Ermittlungsergebnissen aus dem verwaltungsbehördlichen Verfahren war nicht zu entnehmen, dass eine solche Vorgangsweise nicht angezeigt wäre (sh. hiezu insb. Bescheid 1, S. 43 und 100).

Die übrigen Modifikationen zu den in das ggst. Erkenntnis des BVwG übernommenen Teilen des Spruchs des Bescheid 1 betrafen die Anpassung von Nebenbestimmungen.

Bei der Abänderung bzw. Ergänzung von Nebenbestimmungen hinsichtlich des Bescheid 1 – sh. Spruchpunkt I.A).1.4. dieses Erkenntnisses – wurde die in diesem Bescheid zu den einzelnen Auflagenpunkten vorgesehene – Codierung (zB „KL02“; für den 2. Auflagenpunkt betreffend das Fachgebiet bzw. den Sachverhaltskomplex „Luft und Klima“) nicht auch für die einzelnen Nebenbestimmungspunkte vorgesehen, weil diese erkennbar mit dem Text der znBU, Bd. 1, korrespondierten (vgl. etwa znBU, Bd. 1, S. 390). Es war auch aus Gründen ausreichender Bestimmtheit des Spruchs nicht erforderlich. Im Übrigen war die Codierung wie nach dem Bescheid 1 bei nicht von irgendeiner Modifikation betroffenen Nebenbestimmungspunkten zu belassen.

4.2.3. In ebensolcher Art und Weise war der Spruch des *Bescheid 2* nur in modifizierter Art und Weise in die genehmigende Entscheidung des BVwG zu übernehmen. Abänderungen waren vorzunehmen iZm der Version der für maßgeblich erklärten Projektunterlagen, der (Mit)Anwendung des Wr BSchG, der Abweichungsgenehmigung nach den artenschutzrechtlichen Vorschriften im Wr NSchG sowie eben den vorzuschreibenden Nebenbestimmungen.

4.3. Die mündliche Verkündung des ggst. Erkenntnisses entfiel gemäß § 29 Abs. 3 Z 2 VwGVG, weil der erkennende Senat nach Schluss der letzten Tagsatzung der mündlichen Verhandlung aufgrund der Vielzahl an zu lösenden – vielfach auch komplexen – Rechts- und va. Tatsachenfragen nicht unmittelbar eine Entscheidung treffen konnte; gleichzeitig war es als gewährleistet anzusehen, dass jedermann in dieses Erkenntnis Einsicht nehmen kann.

Zu Spruchpunkt II.A):

5. Zur Vorschreibung von Kommissionsgebühren:

5.1. Mit Spruchpunkt VI. schrieb die belangte Behörde 1 der PW die Leistung von Kommissionsgebühren vor. Mit Spruchpunkt III. schrieb die belangte Behörde 2 der PW die Leistung einer Verwaltungsabgabe vor.

5.2. Es handelt sich dabei um – wenngleich akzessorisch von der belangten Behörde 1 und belangten Behörde 2 zu entscheidenden – vom Abspruch über den Antrag 1 und den Antrag 2 trennbare Absprüche.

5.3. Den bP1 bis bP13 kam weder nach Art. 132 Abs. 1 Z 1 oder Abs. 4 B-VG oder einer sonstigen Vorschrift die Legitimation zu, diese Absprüche zu bekämpfen.

5.4. Die Beschwerden waren inhaltlich nicht so zu verstehen, dass sie sich ihrem Anfechtungsgegenstand nach nicht auch gegen die Absprüche in den Spruchpunkten VI. bzw. III. im Bescheid 1 bzw. Bescheid 2 richteten.

5.5. Die Beschwerden waren sohin, soweit sie sich gegen die genannten Spruchpunkte in den Bescheiden 1 und 2 richteten, gemäß § 28 Abs. 1 VwGVG zurückzuweisen.

Zu den Spruchpunkten I.B) und II.B):

6. Zur Zulässigkeit der Revision gegen Spruchpunkt I.A):

6.1. Die Revision gegen Spruchpunkt I.A) ist zulässig, weil die Entscheidung des BVwG von Rechtsfragen iSd Art. 133 Abs. 4 B-VG abhing.

Dabei waren jeweils die anzuwendenden – unionsrechtlichen oder nationalen – Vorschriften nicht bereits nach ihrem Wort vollständig klar und nicht auslegungsbedürftig oder im Übrigen, und va. unter Beachtung des gegenständlich festgestellten Sachverhalts, auch nicht bereits auslegende Rechtsprechung des EuGH oder des Verwaltungsgerichtshofs ersichtlich. Weiters waren die Fragen jeweils von Relevanz für die getroffene Entscheidung und geht deren Lösung durch den Verwaltungsgerichtshof über den bloßen Einzelfall hinaus.

Zu einigen Fragen nun im Einzelnen:

6.2. IZm mit der Prüfung der Zuständigkeit der belangten Behörden hatte das BVwG aufgrund von §§ 23b, 24 Abs. 1 und 3 UVP-G 2000 in Zusammenschau mit dem HLG bzw. insb. der 2. HL-VO zu beurteilen, ob die bestehende Infrastruktur der Verbindungsbahn zur Hochleistungsstrecke erklärt worden war.

Das BVwG ging davon aus, dass eine geographische Abgrenzungsbezeichnung wie „Raum Wien" (nach Z 1 der 2. HL-VO), von der im Erklärungszeitpunkt mehrere – auch bestehende – Eisenbahnen erfasst sein konnten, so auszulegen war, dass damit all jene Infrastruktur im erfassten Gebiet zur Hochleistungsstrecke erklärt wurde, die im Erklärungszeitpunkt den Kriterien des § 1 HLG entsprach. Aufgrund (gestützt auf auch Sachverständigenbeweis) festgestelltem Sachverhalt bejahte das BVwG in Anwendung von § 1 leg. cit. – wie beschrieben ausgelegt – die Subsumption der Infrastruktur der Verbindungsbahn unter Z 1 der 2. HL-VO; also, dass diese durch diese Verordnung zur Hochleistungsstrecke erklärt worden war.

Die Lösung dieser Rechtsfrage war entscheidungserheblich: Hätte man die Rechtsfrage anders gelöst und die Einstufung der Verbindungsbahn als Hochleistungsstrecke verneint, wären die belangten Behörden für die inhaltliche Behandlung der Anträge 1 und 2 nicht zuständig gewesen; die Bescheiden wären ersatzlos zu beheben gewesen.

6.3. Die getroffene Genehmigungsentscheidung hing aus Sicht des BVwG von der Frage bzw. den zusammengehörigen Fragen ab, ob § 20 EisbG iSd § 24 Abs. 1 iVm § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 (bzw. auch § 2 Abs. 3 leg. cit.) eine „für die Ausführung des Vorhabens erforderlich materielle Genehmigungsbestimmung" bzw. eine „anzuwendende Verwaltungsvorschrift" ist. Damit in Zusammenhang stand gegenständlich auch die Frage, ob es sich bei § 20 EisbG um eine „Umweltschutzvorschrift" iSd § 24f Abs. 8 UVP-G 2000 handelte, deren Einhaltung etwa die bP4 als subjektives Recht geltend machen konnte.

Das BVwG ging davon aus, dass es sich bei § 20 EisbG um keine anzuwendende materielle Genehmigungsbestimmung handelte; es verneinte auch, dass die Vorschrift den Charakter einer Umweltschutzvorschrift habe (sh. dazu oben unter IV.3.4.3.).

Die Beantwortung dieser Rechtsfragen ist jedoch von Relevanz für die Entscheidung: Würde man diese anders beantworten, so wären aus Sicht des BVwG andere Sachverhaltsfeststellungen zu treffen gewesen bzw. wäre die Entscheidung auch sonst anders – eben insb. hinsichtlich des Vorbringens insb. der bP4 – anders zu begründen gewesen; dies hätte eine anderslautende Entscheidung zur Folge haben können.

6.4. Die Entscheidung war auch abhängig von der Lösung der Rechtsfrage, ob die belangte Behörde 1 oder die belangte Behörde 2 für die Entscheidung, ob (letztlich) iSd Art. 16 der FFH-RL eine anderweitige zufriedenstellende Lösung für die Erreichung der Ziele des Vorhabens vorliegen würde (Alternativenprüfung) bzw. ob dem Vorhaben ein gegenüber der

Vermeidung verbotener Wirkungen iSd Art. 12 leg. cit. überwiegendes öffentliches Interesse zukommt (Interessenabwägung), zuständig war.

So ging das BVwG davon aus, dass mit der Verwirklichung des Vorhabens iSd Art. 12 FFH-RL verbotene Wirkungen, etwa durch die (auch absichtliche) Tötung einzelner Individuen, verbunden sind.

Das BVwG ging weiters auch davon aus, dass sowohl für die Alternativenprüfung wie auch die Interessenabwägung vollumfänglich die belangte Behörde 1 zuständig gewesen wäre, und zwar auch für jene Maßnahmen des Vorhabens, welche nicht als Errichtung bzw. Betrieb einer Eisenbahnanlage iSd § 10 EisbG anzusehen waren; ferner auch, dass die belangte Behörde 1 zuständig war, die Alternativenprüfung vollumfänglich vorzunehmen. Weiters ging das erkennende Gericht davon aus, dass die Alternativenprüfung wie auch die Interessenabwägung in richtlinienkonformer Auslegung von § 3 Abs. 1 HLG iZm der Frage, ob für die Trasse die begehrte Genehmigung zu erteilen oder versagen war, zu beurteilen war.

Auch diese Rechtsfragen waren fallrelevant: Würde man die Rechtsfragen anders lösen, so hätte dies nicht nur eine anderslautende Begründung, einschließlich anderer Sachverhaltsfeststellungen, sondern auch eine andere Gestaltung der (durch das BVwG in Übernahme in die eigene Entscheidung nach Modifikation übernommenen) Sprüche von Bescheid 1 und Bescheid 2.

6.5. Zu beantworten war auch die Rechtsfrage der Anwendung von § 40 Abs. 5 UVP-G 2000, jedenfalls so diese Vorschrift durch die Novellierung BGBl. I Nr. 26/2023 modifiziert wurde:

Das BVwG ging davon aus, dass nach Anordnungen von Setzungen von – als angemessen zu sehenden – Fristen für die „Konkretisierung" von Beschwerden ein innerprozessuales Neuerungsverbot gegeben war; es – unbeschadet der Frage, ob es sich um durch einen berufsmäßigen Parteienvertreter vertretene oder sonst als rechtskundig anzusehende Partei handelte – insb. keiner näheren Vorgabe bedurfte, wie die Beschwerde, jedenfalls hinsichtlich der ausgeführten Gründe (iSd § 9 Abs. 1 Z 3 VwGVG) zu modifizieren war. Aus seiner Sicht war die „Konkretisierung" als (bloße) Fristsetzung zur Ergänzung der Beschwerde zu verstehen; dies im Unterschied zu einem Auftrag zur Verbesserung der Beschwerde iSd § 13 Abs. 3 AVG bzw. auch zur Präzisierung der ausgeführten Beschwerdegründe, um bestimmtes (sachverhaltsbezogenes) Vorbringen überhaupt in Behandlung nehmen zu können (dazu etwa die oben erwähnte Entscheidung VwGH 30.01.2019, Ra 2018/03/0131).

Für den erkennenden Senat folgte aus einer solchen Fristsetzung – sei es zur Konkretisierung oder sei es für die Möglichkeit zur Erstattung einer sonstigen Äußerung (etwa, um rechtliches

Gehör iSd § 45 Abs. 3 AVG oder § 10 VwGVG zu ermöglichen) –, dass nach der Frist erstattetes Vorbringen (bzw. auch Beweisanbote oder -anträge), unbeschadet ob in oder außerhalb einer mündlichen Verhandlung, jedenfalls keine weitere inhaltliche Auseinandersetzung in der Entscheidungsbegründung erforderte(n); und damit in weiterer Folge, so erforderlich, auch keine weiteren Ermittlungsschritte und daraus folgende Sachverhaltsfeststellungen (anders als nach der etwa der Entscheidung VwGH 18.06.2020, Ra 2020/07/0015, zu entnehmenden Linie). Das BVwG ging dabei auch davon aus, dass von der zuvor dargestellten Rechtsfolge nur jenes Tatsachenvorbringen (bzw. jene Beweisanbote oder -anträge) ausgenommen blieb(en), welches zu neuen Ermittlungsergebnissen (etwa vom BVwG eingeholter Sachverständigenbeweis) erging, sofern dieses Vorbringen (bzw. diese Beweise) im Rahmen zuvor innerhalb einer gesetzten Frist erstatteten Vorbringens blieb(en).

Das BVwG ging iZm § 40 Abs. 5 UVP-G 2000 ferner auch davon aus, dass auch auf durch nach einer solchen Fristsetzung erstattetes Rechtsvorbringen (und die daraus folgende strittige Rechtsfrage) nur dann überhaupt einzugehen war, wenn diese Frage nicht in einem Bezug zu einem Sachverhalt stand, der wiederum innerhalb der Frist hätte behauptet werden müssen.

Auch diese Frage(n) war(en) fallbezogen als iSd Art. 133 Abs. 4 B-VG als relevant anzusehen:

Würde man den § 40 Abs. 5 UVP-G 2000 in der geltenden Fassung anders als das BVwG auslegen, so hätte dies eine anderslautende Begründung der Entscheidung erfordert.

6.6. Zu lösen war fallbezogen auch die Rechtsfrage, ob jenen Parteien, die sich am verwaltungsbehördlichen Verfahren beteiligt hatten, die Entscheidung zuzustellen war – also mangels besonderer Vorgaben – gemäß dem AVG wie auch den im Zustellgesetz vorgesehenen Zustellmöglichkeiten oder auch bei diesen Parteien die in § 24f Abs. 13 UVP-G 2000 vorgesehene Zustellfiktion zur Anwendung gelangt bzw. zumindest zur Anwendung gelangen kann.

Das BVwG ging davon aus, dass die erwähnte Zustellfiktion gegenüber der bP10 hinsichtlich des Bescheid 2 nicht zur Anwendung gelangte und die Beschwerde 13 sohin nicht verspätet war.

Auch diese Frage ist iSd Art. 133 Abs. 4 B-VG von fallentscheidender Relevanz: Würde diese Rechtsfrage anders gelöst, so wäre das BVwG für die inhaltliche Behandlung der Beschwerde 13 nicht zuständig gewesen und hätte diese Beschwerde gemäß § 28 Abs. 1 VwGVG a limine zurückzuweisen gehabt.

6.7. Zuzulassen war die Revision in Ansehung des Art. 133 Abs. 4 B-VG jedoch auch aufgrund der Rechtsfrage, inwieweit eine entstehende Trennwirkung durch ein Vorhaben, etwa indem eine (zB niveaugleiche) Eisenbahnkreuzung (bzw. Querungsmöglichkeit überhaupt) an einer Stelle aufgelassen wird, maßgeblicher (durch Fachleute [also sachverständig/sachkundig] zu ermittelnder) Sachverhalt der bzw. zur Beschreibung und – sodann auch – Bewertung hinsichtlich jedenfalls der Schutzgüter „Mensch(en)“ (§ 1 Abs. 1 Z 1 lit. a erster Fall UVP-G 2000) oder „Sach- und Kulturgüter“ (sohin idZ primär „Sachgüter“; § 1 Abs. 1 Z 1 lit. d leg. cit) ist.

Das BVwG ging gegenständlich (aufgrund va. von Stimmen in der Literatur) davon aus, dass der Sachverhaltsbezug zum erstgenannten Schutzgut zu verneinen ist, und zum zweitgenannten Schutzgut zumindest die Auswirkung auf den „Funktionserhalt“ zu beschreiben und zu bewerten (wobei es dazu von einem vollständig erhobenen Sachverhalt ausging und entsprechende Feststellungen traf). Zur Ermittlung darüber hinausgehender Sachverhaltsaspekte, etwa auch hinsichtlich der von beschwerdeführenden Parteien geltend gemachten sozialen Wirkungen (insb. auch auf beeinträchtigte oder vulnerable Personen), wenn eine Querungsmöglichkeit wegfällt, sah sich das BVwG jedoch nicht gehalten.

Für den erkennenden Senat war die Frage auch nicht bereits aufgrund einer klaren Rechtslage zu beantworten (sh. hier in Zusammenschau insb. die §§ 1, 6, 24d und 24f UVP-G 2000 bzw. auch im Lichte der UVP-RL). Ebenso war keine klärende Rechtsprechung von EuGH oder des Verwaltungsgerichtshofs ersichtlich.

Doch war die Lösung der Rechtsfrage von fallentscheidender Relevanz: Wäre der Sachverhalt anders zu ermitteln gewesen, hätte dies zu anderslautenden oder weiteren Tatsachenfeststellungen führen können. Diese hätten wiederum zu einem anderen Ergebnis va. hinsichtlich der zu beachtenden Immissionsbegrenzung nach § 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 oder einem anderen Ergebnis der Gesamtbewertung führen können.

6.8. Zu Lösen war vom BVwG ferner auch die Rechtsfrage, ob die belangte Behörde 1 nach § 24f Abs. 6 UVP-G 2000 für die Vorschreibung von Maßnahmen, in Form von Nebenbestimmungen nach § 59 Abs. 1 AVG (bzw. auch nach § 24f Abs. 4 UVP-G 2000), zur Begrenzung von Immissionen iSd § 24f Abs. 1 Z 2 leg. cit. hinsichtlich des Schutzguts „Boden“ wie auch „Biologische Vielfalt“ zuständig war.

Insb. unter Beachtung des Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG bejahte das BVwG die Zuständigkeit für Maßnahmen betreffend das Schutzguts „Boden“ (§ 1 Abs. 1 Z 1 lit. b zweiter Fall UVP-G 2000), verneinte es jedoch hinsichtlich des Schutzguts „Biologische Vielfalt“ (§ 1 Abs. 1 Z 1 lit. a

zweiter Fall UVP-G 2000). Im Lichte gestaltete das BVwG den Spruch seiner Entscheidung bzw. achtete darauf bei der Übernahme des Spruchs des Bescheid 1.

Aus Sicht des erkennenden Senats war auch die dargestellte Rechtsfrage, schon iZm der Spruchgestaltung, als relevant iSd Art. 133 Abs. 4 B-VG anzusehen.

7. Zur Unzulässigkeit der Revision gegen Spruchpunkt II.A):

Die Revision gegen Spruchpunkt II.A) ist gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG nicht zulässig, weil die Entscheidung nicht von der Lösung einer Rechtsfrage abhängt, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Weder weicht die gegenständliche Entscheidung von der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, noch fehlt es an einer Rechtsprechung; weiters ist die vorliegende Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes auch nicht als uneinheitlich zu beurteilen. Auch liegen keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor.

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diese Entscheidung kann innerhalb von sechs Wochen ab Zustellung eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof und/oder eine ordentliche bzw. für den Fall der Nichtzulassung der Revision eine außerordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof erhoben werden. Für die Abfassung und Einbringung einer Beschwerde bzw. einer Revision gilt Anwaltspflicht.

Zur Erhebung einer Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof ist berechtigt, wer sich durch die Entscheidung in einem verfassungsgesetzlich gewährleisteten Recht oder wegen Anwendung einer rechtswidrigen generellen Norm in Rechten verletzt erachtet. Eine Revision ist zulässig, wenn die Entscheidung von der Lösung einer Rechtsfrage grundsätzlicher Bedeutung abhängt.

Eine Beschwerde ist beim Verfassungsgerichtshof einzubringen. Eine Revision ist beim Bundesverwaltungsgericht einzubringen. Soweit gesetzlich nicht anderes bestimmt ist, ist eine Eingabengebühr von € 340,-- zu entrichten.

Wenn Sie außerstande sind, die Kosten der Führung eines Verfahrens vor dem Verfassungsgerichtshof und/oder Verwaltungsgerichtshof ohne Beeinträchtigung des notwendigen Unterhalts zu bestreiten, und die beabsichtigte Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung nicht als offenbar mutwillig oder aussichtslos erscheint, ist Ihnen Verfahrenshilfe zu bewilligen.

Der Antrag auf Verfahrenshilfe ist innerhalb von sechs Wochen ab Zustellung dieser Entscheidung in Fällen der ordentlichen Revision beim Bundesverwaltungsgericht, in allen anderen Fällen beim Verfassungsgerichtshof und/oder Verwaltungsgerichtshof einzubringen.

Eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof und/oder eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof sind nicht mehr zulässig, wenn nach Verkündung oder Zustellung des Erkenntnisses oder Beschlusses ausdrücklich darauf verzichtet wurde. Der Verzicht auf die Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof ist bis zur Zustellung der Ausfertigung des Erkenntnisses oder Beschlusses dem Bundesverwaltungsgericht, nach Zustellung der Ausfertigung des Erkenntnisses oder Beschlusses dem Verfassungsgerichtshof schriftlich bekanntzugeben oder zu Protokoll zu erklären. Der Verzicht auf die Revision ist dem Bundesverwaltungsgericht schriftlich bekanntzugeben oder zu Protokoll zu erklären. Wurde der Verzicht nicht von einem berufsmäßigen Parteienvertreter oder im Beisein eines solchen abgegeben, so kann er binnen drei Tagen schriftlich oder zur Niederschrift widerrufen werden.

BUNDESVERWALTUNGSGERICHT
Gerichtsabteilung W270, am 22.01.2026

Dr. Günther GRASSL
(Richter)

Ergeht – samt Beilagen (das sind die oben unter ua. Spruchpunkt I.A) 1.2 genannten Dokumente) – an:

1. Paul Primosch, **Dual/Rsb**;

2. Dipl.-Ing. Brigitte Mang und Dipl.-Ing. Johanna Mang, zH. Höhne, In der Maur & Partner Rechtsanwälte GmbH & Co KG, **ERV**;

3. Bürgerinitiative „Verbindungsbahnbesser.at“, zH. Haslinger / Nagele Rechtsanwälte GmbH, **ERV**;

4. Thomas Schuhböck, **Dual/RSb**;

5. Bürgerinitiative „Lebenswertes Unter St. Veit, Hietzing“, z.H. Herrn Matthias Schönauer, Bossigasse 16/5, 1130 Wien, **E-Zustellung**;

6. Hofer KG, zH. Onz & Partner Rechtsanwälte GmbH, **ERV**;

7. Bürgerinitiative „Attraktivierung der Verbindungsbahn, ohne Hochtrasse und Querungsverlust“, zH. RA Dr. Stephan Messner, **ERV**;

8. Dr. Harald Weiser, zH. Onz & Partner Rechtsanwälte GmbH, **ERV**;

9. Verein Alliance For Nature (Allianz Für Natur), zH. Prof. DI Christian Schuhböck, Thaliastraße 7, 1160 Wien, **Dual/RSb**;

10. Mag. Eva Maria Kasparovsky, **Dual/RSb**;

11. Dr. Heinz Kasparovsky, **Dual/RSb**;

12. Wirtschaftskammer Wien, zH. Standortanwalt Wien, Straße der Wiener Wirtschaft 1, 1020 Wien, **E-Zustellung**;

13. Bundesministerin für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz – Verkehrsarbeitsinspektorat, p.A.: Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, zH. Abteilung VIII/C/11 (Dr. Kuntner), **E-Zustellung** (ERsB-ON 9110019891221);

14. Wiener Landesregierung, p.A.: Amt der Wiener Landesregierung, Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 22 (zH. Mag. Dietrich), Dresdner Straße 45, 1200 Wien, **E-Zustellung**;

15. Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, p.A.: Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, zH. Abteilung E 2 (Mag. Ebner-Bachmann), **E-Zustellung** (ERsB-ON 9110022647310);

16. ÖBB-Infrastruktur AG, zH. Jarolim Partner Rechtsanwälte GmbH, **ERV**;

17. Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Klima- und Umweltschutz, Regionen und Wasserwirtschaft, gemäß Art. 132 Abs. 1 Z 2 B-VG (iVm Art. 133 Abs. 6 Z 3 B-VG) hinsichtlich der Erledigung von Bescheid 2 und nach § 43 Abs. 1 UVP-G 2000, p.A.: Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Klima- und Umweltschutz, Regionen und Wasserwirtschaft, zH. Abteilung VI/5, **E-Zustellung** (ERsb-ON 9110021092760);

Nachrichtlich an:

18. Leiterin der Gerichtsabteilung W127, **im Hause / E-Mail**;

19. Leiterin der Gerichtsabteilung W271, **im Hause / E-Mail**;

20. Leiterin der Gerichtsabteilung W193 und Vorsitzende der Kammer W, **im Hause / E-Mail**.

BVwG Bundesverwaltungsgericht	Unterzeichner	Bundesverwaltungsgericht
	Datum/Zeit	2026-01-22T14:57:37+01:00
	Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-07,OU=a-sign-corporate-07,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT
	Serien-Nr.	1727199543
Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung des elektronischen Siegels bzw. der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signatur.rtr.at/de/vd/Pruefung.html Informationen zur Prüfung des Ausdrucks finden Sie unter: https://www.bvwg.gv.at/service/amtssignatur	